

LINNANAUKIO

Merellinen osa Turun keskustaa

Tampereen yliopisto

Rakennetun ympäristön tiedekunta (BEN)
Arkkitehtuurin laboratorio
Tampere 2020

Samuli Saarinen
Linnanaukio – Merellinen osa Turun keskustaa
Linnanaukio – Turku Waterfront

Tarkastajat:
Professori Juho Rajaniemi ja
Professori Olli-Paavo Koponen

Avainsanat:
Arkkitehtuuri, kaupunkisuunnittelu, Turku, Linnanaukko, waterfront, asemakaavoitus, täydennysrakentaminen, Linnanaukio, paikka, verkko

Tiivistelmä

Saarinen, Samuli: Linnanaukio - Merellinen osa Turun keskustaa
Diplomityö
Tampereen yliopisto
Arkkitehtuurin koulutusohjelma
Tammikuu 2020

Avainsanat:
arkkitehtuuri, kaupunkisuunnittelu, Turku, Linnanaukko,
waterfront, placemaking, asemakaavoitus, täydennysrakentaminen,
Linnanaukio, paikka, verkko

Suomen vanhin kaupunki Turku perustettiin vuonna 1229 Aurajoen varrelle Varsinais-Suomeen sen hyvien vesiyhteyksien vuoksi. Linnanaukio on työssä annettu nimi Itämeren ja Turun keskustan rajapinnan muodostavalle Linnanaukon vesialueen ja sitä kehystävien niemiä muodostamalle alueelle. Linnanaukion alue on ajankohtainen Turun merellisyyttä korostavien ja kaupunkirakennetta tiivistävien kehitysstrategioiden sekä Linnanaukion ympäristölle asetettujen kasvutavoitteiden ja kehityshankkeiden vuoksi.

Työn lähtökohdaksi esitetään kaksi suunnitteluongelmaa: 1. Turun kaupunkirakenteen sirpaloituminen Linnanaukon vesialueen kohdalla ja 2. alueen moninaisen ja ainutlaatuisen arvokkaan potentiaalin esiin nostaminen. Työ jaetaan kolmeen osaan. Teoriaosassa tarkastellaan ongelmien taustalla vaikuttavia tekijöitä ja esitetään vaihtoehtoisia työkaluja ja lähestymistä niiden ratkaisemiseksi. Työn analyysivaiheessa kartoitetaan kaupunkirakenteen nykyisiä haasteita ja potentiaaleja Linnanaukion alueella työn teoriaosassa määriteltyjen verkko ja paikka käsitteiden pohjalta. Työn lopputulmana esitetään visio, jonka tavoitteina toimivat Turun kaupungin strategiset kehitystavoitteet huomioiden samalla globaalit ajankohtaiset megatrendit kuten kestävä kehitys.

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

Diplomityö toteutetaan itsenäisenä työnä Turun kaupungin tilauksesta tavoitteena löytää uusia lähestymiskulmia ja kehitysideoita Linnaniemen kehittämiseksi. Tutkimuskysymyksiä kehitettäessä päätettiin laajentaa alue käsittämään Linnanaukion kokonaisuus. Linnanaukon muodostaman vahvan rajapinnan ja särön sijaan Linnanaukion visiossa Linnanaukko muodostaa uuden Turun merellisen keskuksen ytimen, aukion. Aukion välityksellä laajennetaan Turun keskustaa merelle. Niiden verkot punotaan yhteen Turun alkujuurille vahvan paikan Turun merellisyyden sydämen kautta.

Abstract

Saarinen, Samuli: Linnanaukio - Turku waterfront
Master's thesis
Tampere University
Degree Programme in Architecture, MSc (Arch)
January 2020

Keywords:
architecture, town planning, Linnanaukko, waterfront, placemaking,
reconstruction, land use planning, place, network

Finland's first city, Turku, was founded along the Aura River in Southwest Finland in 1229 due to its good water connections. Nowadays the city functions as part of a wider network of growth zones in Northern Europe. Linnanaukio is a work title for the area between the Baltic Sea and the city center region of Turku. Linnanaukio is a topical matter due to the city development strategies emphasizing Turku's coastal town character as well fill in city structure. There are as well many active development projects and population growth targets around the Linnanaukio area.

The study is focused on two design problems. The first is the fragmentation of Turku's urban structure around the Linnanaukko watershed and the second is the need to highlight the diverse and uniquely valuable potential of the area. The thesis is divided into three parts. The theory section examines the factors behind the problems and presents alternative tools and approaches to solve them. In the analysis phase of the project the current problems and potential of the urban structure in the Linnanaukio area are explored. The analysis is based on the concepts of network and place which are defined in the theoretical part of the thesis. The result of this projects is a vision that aims to meet the strategic development goals of the city of Turku while also taking into account current global megatrends such as sustainable development.

The originality of this publication has been verified by Turnit's OriginalityCheck program

The thesis is carried out as an independent work commissioned by the city of Turku. The aim of thesis is to find and present new approaches and development ideas for the development of Linnanniemi region. Linnanaukio is built on the early roots of Turku city, making these uniquely valuable parts strongly connected to the present city of Turku. Instead of forming a crack and a barrier formed by the Linnanaukko Linnanaukio area will forms the core of the new maritime district of Turku center - the square through which the networks of Baltic Sea and the center region are created to form a strongly woven connection as the heart of maritime part of Turku.

Sisällys

1. Johdantos. 8

Suunnittelualueen sijainti
Turun kaupungin tavoitteet
Suunnitteluongelmat
Prosessi

2. Teorias. 16

Suunnitteluongelmien taustalla vaikuttavat tekijät
Asemakaavalaki luo rajapintoja
Rakennuslaki pelkistää ympäristön monimuotoisuutta
Työn tavoitteiden mukaisen kaupunkirakenteen lähtökohdat
Kompleksinen monikeskuksinen verkostokaupunki
Paikallinen ja globaali, menneisyys sekä tulevaisuus kytkeytyvät paikan välityksellä
Viretila
Placemaking
Paikkälähtöinen suunnittelu
Paikka ja verkko työkaluina

3.Analyysis. 30

3.1 Verkot osana Linnanaukiotas. 31
Turun kaupunkirakenteen painopisteen kehitys
Kaupunkirakenteen repeytyminen
Kasvualueet Linnanaukion ympärillä
Turun kansallinen kaupunkipuisto
Kauniit maisemat ja monimuotoinen ympäristö
Osa kansainvälistä liikenneakselia
Vesi kulkureittinä
Liikenteen selkeys ja hierarkia
Verkkojen yhteenveto

3.2 Paikat verkon solmukohtanas. 44
Turun uusi waterfront
Referenssikohteet maailmalla
Miltä merellinen Turku tuntuu?
Turku future forum + työryhmätapaamiset
Länsisatama
Linnanniemi
Korppolaismäki
Hirvensalo
Paikkojen yhteenveto

4. Visio Linnanaukios. 62

Suunnitelma keskeiset lähtökohdat
Elävä keskus
Kulttuurijoki
Vihreä Turku
Liikkumisverkkojen selkeys
Yhteys merelle
Joukkoliikenteen päälinjat
Vaiheistuskaavio
Potentiaalien varaan rakentaminen
Kestävä liikkuminen
Elävä keskusta
Aktiivinen ympäristö
Linnanniemi
Hirvensalo
Länsisatama

5. Yhteenvetos. 90

Seuraava vaihe
Loppusanat

6. Lähteets. 96

Painetut
Digitaaliset
Kuvat

1. Johdanto

Diplomityönä toteutettiin Turun kaupungin tilaus Linnanniemen aluesuunnitelmasta Turun Linnan läheisyyteen. Turun kaupungin puolelta diplomityötä ohjasi Turun kaupunkisuunnittelujohtaja Timo Hintsanen. Diplomityön toteuttamiseen annettiin vapaat kädet. Työn toivottiin antavan uudenlaisen lähestymiskulman alueen käsitteilyyn. Tehtävänannoksi muotoiltiin vapaamuotoisesti uusien ideoiden ja ratkaisuiden esittäminen alueelle vapaan vision muodossa.

Työn alkuvaiheessa Linnanniemen ympäristön analyysissä paljastui sen merkittävä potentiaali merellisen Turun identiteetin kehittämisessä ja sen keskeinen merkitys Turun kaupungin historiassa ja nykyisessä rakenteessa. Työssä nostetaan esille, että tämä suuri potentiaali on kuitenkin vaarantunut. Linnanniemen alkuperäisen rajauksen sijaan esitin kaupungille tarvetta muuttaa suunnittelun luonnetta ja laajentaa alue koko Linnanaukon laajuudelle näiden ensisijaisten ongelmakohtien tutkimiseksi. Tämän pohjalta kehittyi Linnanaukio-diplomityö.

Työn keskeiseksi tavoitteeksi nousi alueen suuren potentiaalin ja merkityksen esille nostaminen. Työssä tukeudutaan tehtyihin tutkimuksiin, kartoituksiin ja haastatteluihin. Oma-kohtaisen paikan kokemisen ja työryhmän kanssa käytyjen keskustelujen pohjalta havainnoidaan alueen haasteita ja mahdollisuuksia sekä kehitetään ratkaisuja alueen kehittämiseksi. Työn tavoitteina käytetään Turun kaupungin laatimia tavoitteita kaupungin strategiassa kuin myös alueelle määriteltyjen yleiskaavojen ja kaavojen tavoitteita.

Henkilökohtainen tavoite työn osalta on kehittää omaa osaamistani suunnittelijana. Erityisesti työ mahdollisti syventymisen paikan hengen ja globaalin kehityksen - pienen ja ison mittakaavan haasteiden tutkimiselle aluesuunnittelussa. Diplomityön pohjana toimivat työn aikana laadi-

tut ongelmakysymykset. Diplomityön kirjallinen aineisto on jaettu kolmeen vaiheeseen. Ensimmäisenä käsitellään työn suunnittelun taustalla vaikuttavia teorioita. Seuraavassa vaiheessa toteutetaan alueanalyysi teoriaosassa kehitettyjen työkalujen pohjalta. Kolmantena osana esitetään näihin aiemmin käsiteltyihin havaintoihin nojaten luotu visio. Todellisuudessa nämä kolme eri osa-aluetta vuorottelivat koko prosessin ajan, mikä on myös keskeistä tämän työn suunnitteluperiaatteiden kannalta. Selkeyden vuoksi ne esitetään tässä raportissa eriteltyinä vaiheistetusti suurimmasta mittakaavasta tarkempaan.

Haluankin esittää kiitokseni työtä Turun kaupungin suunnalta ohjanneelle kaupungin suunnittelujohtajalle Timo Hintsaselle haastavasta ja kiinnostavasta aiheesta ja Tampereen yliopiston professoreille Olli-Paavo Kuposelle ja Juho Rajaniemelle työn ohjauksesta. Diplomityön aikana olen lisäksi käynyt keskusteluja eri yhteyksissä monien kaupungin kaavoituksen ja kehitysryhmän jäsenten kanssa. Erityiskiitos kaavoituspäälikkö Paula Keskikastarille, alueen kaavoitusarkkitehti Nella Karhulahdelle ja hankejohtaja Riitta Birkstedtille työstä käydyistä keskusteluista. Lisäksi olen osallistunut eri Turun kehitystä ja kaavoitusta käsitteleviin seminaareihin ja sain ohjausta Turun Linnanniemen alueen kehitysryhmältä. Näistä on ollut apua suunnittelualueen nykyisen tilanteen kartoituksessa ja tutkimuslähteitä kerätessä.

Kuva 1. Työn analyysivaiheessa kuvattu ilmakuva Linnanaukion nykytilanteesta Aurajoen suulta Varsinais-Suomen saariston suuntaan.



Turun kaupunki muodostui nykyiselle paikalleen Aurajoen varrelle, keskeiselle sijainille sen hyvien vesiyhteyksien vuoksi. Aurajokea ja saariston syleilemää merta, Linnanaukkoa, ei tulisi nykyäänkään ajatella rajapintana vaan yhdistävänä tekijänä, aukiona. Meri antaa naapurilleen tilaa hengittää samalla luoden tunteen kansainvälisyydestä – yhteydestä kauas vastarannoille. Turun kaupungin tavoitteena on kaupungin merellisyyden korostaminen, ja Linnanaukion alue on Turun merellisyyden sydän.

Suunnittelualueen sijainti

Linnanaukio sijaitsee Lounais-Suomessa Suomen vanhimmassa kaupungissa Turussa, jonka perustamisvuotena pidetään vuotta 1229. Turku on kulttuurin, taiteen kaupunki. Ensimmäisenä pääkaupunkina toimineen Turku on pitkän historiansa aikana ollut merkittävä linkki länteen. Turku toimii edelleen tärkeänä kaupallisena satamakaupunkina ja matkustajalauttasatamana niin Maarianhaminaan kuin Tukholmaan. (Visit Turku)

Pohjoisen Itämeren rannalla Turulla on luonteva mahdollisuus verkostoitua pohjoisen Euroopan suuntaan ja näin kehittyä osana sen kasvuvyöhykettä. Osana Helsingin ja Tampereen kanssa muodostamaa kasvukolmiota Turku kytkeytyy myös vahvasti Manner-Suomeen ja Suomen muihin keskeisiin kasvukeskuksiin. (Kaupunkistrategia Turku 2029)

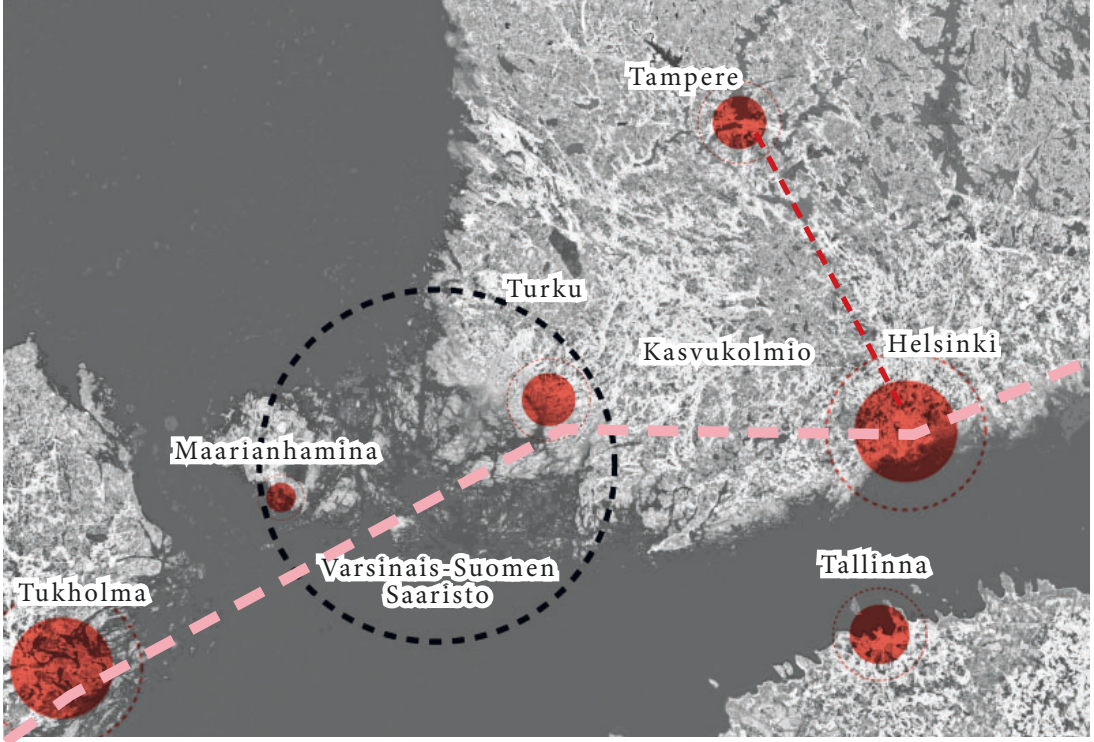
Turku muodostaa tärkeän solmukohdan Itämeren, Varsinais-Suomen saariston ja kasvukolmion välisenä kytköksenä. Näin se luo tärkeän linkin osana Pohjoisen Euroopan kasvuvyöhykettä ja ketjua Suomen poikki Tukholmasta aina Pietariin.

Työn suunnittelualue sijaitsee Turun halki kulkevan ja sen keskustan selkärangan muodostavan Aurajoen päätteenä. Alue rajautuu Varsinais-Suomen saariston ja Turun keskustan välille. Kohdassa yhtyvät Turun kaksi identiteetin kulmakiveä: sen historiallinen jokivarsi ja luonnonkaunis saaristo.

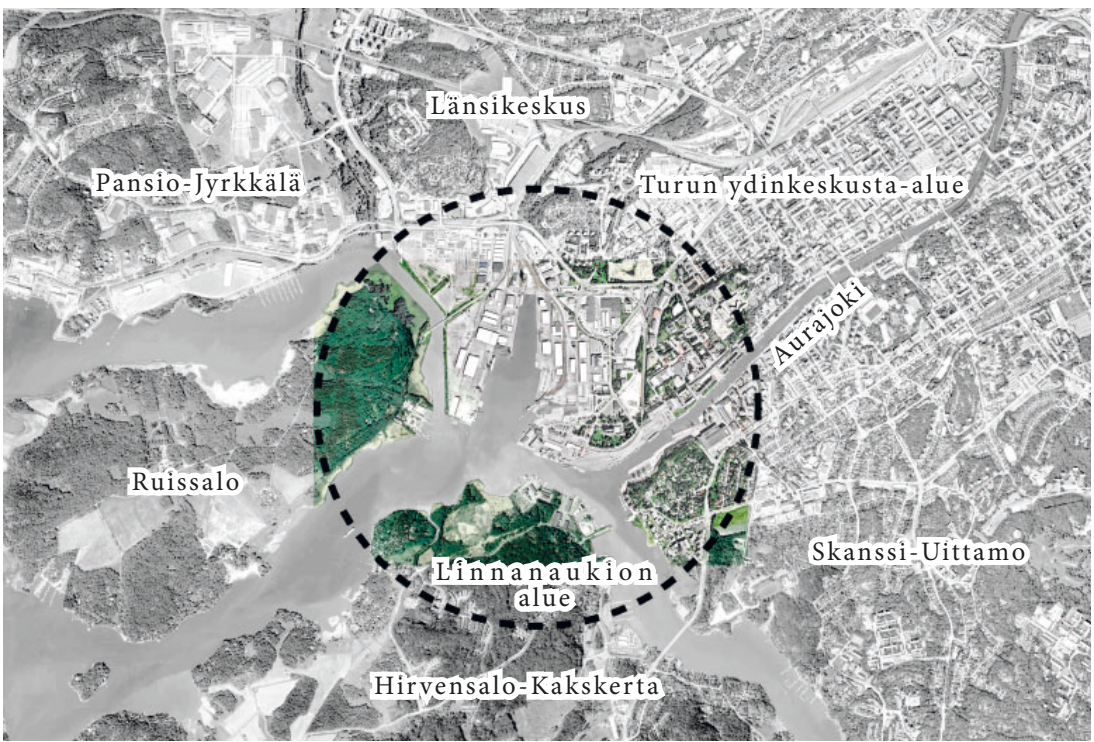
Suunnittelualue koostuu Linnanaukon vesi-alueesta ja sitä rajaavista niemistä. Lännessä alue rajautuu Ruissalon saareen kärkeen. Alueen pohjoisreunan muodostavat Pansio-Jyrkkälän- ja Länsikeskuksen suuralueiden edustalla keskustan suuralueeseen kuuluvat Länsisataman ja Linnanniemen alueet. Itäpuolelta alue käsittää Korppolaismäen Länsirinteen ja etelässä se rajautuu Hirvensalo-Kakskerta-suuralueen kärjen Lauttarannan alueeseen.

Työssä Linnanaukon ja niemiä muodostamalle suunnittelualueelle on annettu nimi Linnanaukio, mikä helpottaa alueen käsittelyä kokonaisuutena työssä.

Kuva 2. Turku sijaitsee Itämeren, Suomenlahden ja Pohjanlahden leikkauspistessä. Se muodostaa kasvukolmion Helsingin ja Tampereen kaupunkien kanssa ja on näiden välityksellä vahvasti kiinni koko Manner-Suomen verkostossa. Turulla on myös keskeinen asema osana Euroopan laajuista TEN-Tydinverkkoa.



Kuva 3. Laaja, arvokas Varsinais-Suomen saaristo levittäytyy Turun edustalla, ja Turku muodostaa keskeisen kytköksen tämän ja mantereiden välille.



Turun kaupungin tavoitteet

Suunnittelutyön tavoitteina käytetään Turun kaupungin laatimia strategisia kehitystavoitteita. Lisäksi tavoiteltavia arvoja on kerätty Linnanaukion alueelle osuvien kaupunginosien kaavoista.

”Kaupungit eivät kilpaile kansallisesti vaan globaalisti. Kaupungin globaali merkittävyys ei riipu skaalasta, vaan kaupungin globaalisti uniikeista elementeistä ja niiden esille tuomisesta.”
(Keskeisiä Turun kehityshankkeita Keskustavisio)

”Merellisyys, saaristo sekä alueen monipuolinen luonto ja ainutlaatuinen kulttuuriympäristö ovat kaupungin vahvan identiteetin perusta.”

- Ehetytään yhdyskuntarakennetta ja torjutaan eri-arvoisuutta.
- Täydennysrakennetaan alueita, joilla on hyvät yhteydet palveluihin, työpaikkoihin ja joukkoliikenteeseen.
- Uudis- ja täydennysrakentaminen toteutetaan alueen erityisarvot säilyttäen.
- Vesistöjen ja viheralueiden ekologisen verkostojen eheyden ja monimuotoisuuden suojelu.
- Merellisyys ja yhteys vesistöihin tarjotaan kaikille väestönryhmille vetovoimatekijäksi.
- Luodaan edellytykset seudullisesti merkittävien virkistysaluekokonaisuuksien muodostumiselle ja turvataan tärkeiden lähivirkistysalueiden säilyminen.

(Yleiskaava 2029 s.41-43)

”Kaupungin vetovoimaisuutta lisätään korostamalla veden ja kaupunkiluonnon saavutettavuutta sekä ekologista laatua. Meri ja vesi ovat historian ohella Turun ainutkertaisia erottautumiskeinoja.” (Turun strategisaet tavoitteet s.35-37)

”Maailman kauneimman saariston pääkaupunki”
(Birkstedt & al. 2017)

- Alueellisen eriytymisen ja syrjäytymisen ehkäisy.
- Turun palvelut ovat asiakaslähtöisiä ja kattavasti saatavilla sähköisesti.
- Kaupunkikulttuuri ja tapahtumatarjonta on vireää ympäri vuoden.
- Turku on Suomen paras opiskelijakaupunki.
- Kaupungin elinkeinorakenne on monipuolinen ja työllisyystilanne hyvä.
- Turun liikennelähtökäsit ovat sujuvia ja vähäpäästöisiä.
- Turusta pääsee tunnissa junalla Helsinkiin.
- Turun talous on tasapainossa.
- Turku on hiilineutraali vuonna 2029.

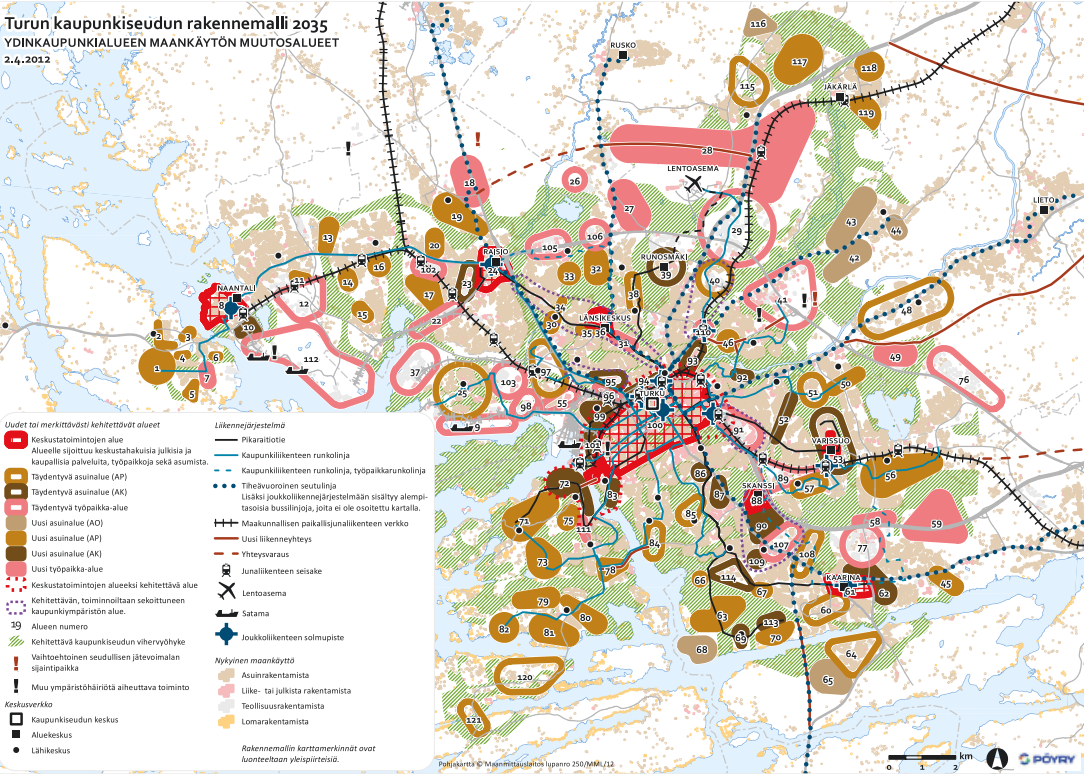
(Kaupunkistrategia Turku 2029, strategian päämääriä, s.37)

Historia ja merellinen saaristoluonto nousivat keskeisiksi kehityskohteiksi. Samoin tavoitteesiin oli paikallisten arvojen lisäksi liitetty globaalien megatrendien kuten ilmastonmuutoksen ja kestävä kehityksen vaatimuksia kaupunkikehityksen suhteen.

Vetovoima, kilpailukyky, kestävyys ja hyvinvointi listattiin Turun keskustan kehityksen keskeisiksi tavoitteiksi vuonna 2015 julkaistussa Turun keskustan kehitysvisiossa.
(Birkstedt & al. 2017)

Kuva 4. Työn tavoitteena on kehittää Linnanaukion alueesta merellinen keskus Turun kaupunkiseudun rakennemallin 2035 mukaisesti. Tällä hetkellä mm. Hirvensalon Lauttarannan alue on kuitenkin yleiskavassa 2025 merkitty kerrostalorakentamisen alueeksi ja on vaarana, että alueesta ei kehity elävä keskus, vaan sen sijaan myöhemmin keskustan osaksi liitettyä keskustan asuntovaltainen reuna-alue.
(TSMR 2035)

”Turun sijainti joen, meren ja saariston äärellä tarjoaa ainutkertaisen vetovoimatekijän kaupungin kasvulle. Vetovoimaisuutta vahvistaa arvokas ja monimuotoinen luonnonympäristö sekä Suomen vanhimman kaupungin historiallinen rakennettu ympäristö. Näitä vahvuuksia hyödyntäessään kaupunki kantaa vastuunsa niin luonnon kuin kulttuuriympäristönkin säilymisestä.” (Strategiset ohjelmat, s.37)



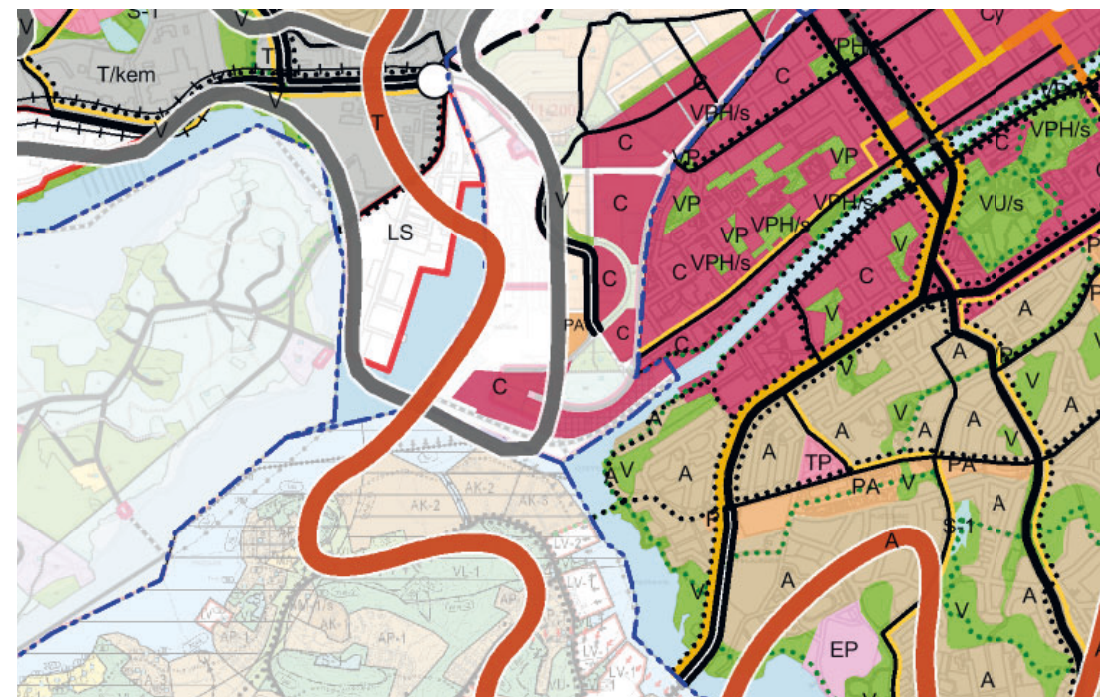
Suunnitteluongelmat

Tämän työn taksoituksena on tarkastella alueen kehityspotentiaalia laajana kuvana ja esittää analyysin pohjalta visio alueen kehittymismahdollisuuksista. Työprosessin keskeinen haaste on työn suunnitteluongelman rajaaminen työn tavoitteiden kannalta oikeaksi.

Modernistisen tekniikkakeskeisen suunnittelun myötä kaupunkisuunnittelusta on muotoutunut hyvin hajanainen prosessi. Nykyajan yhteiskunta on rakenteeltaan monimutkainen kokonaisuus yhä nopeutuvassa muutoksessa. Suuret yritykset ja maailmanlaajuiset ilmiöt kuten ilmastonmuutoksen haasteet ja globaalit taloussuhdanteet monimutkaistavat entisestään myös kaupunkien toimintaa. Tämän kehityksen seurauksena kaupunkien rakenne monimutkaistuu edelleen ja kytkeytyy vahvemmin osaksi maailmanlaajuisia verkostoja. Suunnitelman teoriaosassa pohdin tämän aiheuttamia haasteita kuten paikallisten ja pienempien verkostojen huomioitta jääminen ja kaupungin sisäisten verkkojen ja kokonaisuuksien sirpaloituminen. Työn tavoitteena suunnittelutyön taustalla on tutkia ympäristöjen olemassa olevaa potentiaalia ja elävää kaupunkirakennetta tukevaa suunnittelumetodia, mutta tässä työssä rajaan aihetta erityisesti Linnanaukon alueen kehitystä mahdollisesti koskeviin ongelmiin.

1. suunnitteluongelma on *kaupunkirakenteen säröytyminen Linnanaukion alueella*. Alueen pirstaleisuus kaupunkisuunnittelun tasolla (alueen vahva jakautuminen yleiskaavan tasolla ja siitä johtuva verkostojen epäjatkuvuus). Ongelman ratkaisemiseksi on tarkoitus tutkia teorioita toimivien verkostojen merkityksestä elävän kaupunkitilan luomiseksi ja toimivan verkoston vaatimuksista.

2. Toisena suunnitteluongelmana on haaste tuoda alueen arvokas ja ainutlaatuinen luonne ja ominaisuudet paikkana esille. Uhkan taustalla on Linnanaukion yhtäaikainen laaja käyttötarkoituksen muutos. Alueella on hyvin ainutlaatuisia ympäristöjä ja paikkoja, joilla on erittäin suuri potentiaali ja vaikutus tunnistettuna alueen kehityksen pohjaksi. Osia alueesta saatetaan kokonaiskuvan puutteen vuoksi kehittää tietämättä erillisinä palasina jolloin kokonaiskuvan arvot vaarantuvat. Alueen potentiaalia ja yhtenäisen rakenteen tuomaa arvoa on haasteellista huomioida myös yksittäisen osa-alueen sisällä, koska helposti tunnistettavia kerroksia (kuten säilytettävät rakennukset jne. uuden alueen typologioiden lähtökohtana) on alueella vähän (syynä laajat satama-alueet ja ns. neitseellinen maasto). Ongelman pohjalta on tarkoitus tutkia teorioita paikan käsitteestä ja sen merkityksestä inhimillisen, viihtyisän - paikkojen potentiaalin ja historian arvoisen alueen luomiseksi.



Kuva 5. Yleiskaavan tasolla Linnanaukio sirpaloituu kaikkiaan viiteen osaan: Yleiskaavaan, Linnakaupungin, Hirvensalon ja Ruissalon osayleiskaava-alueisiin ja satamatoimintojen alueeksi.

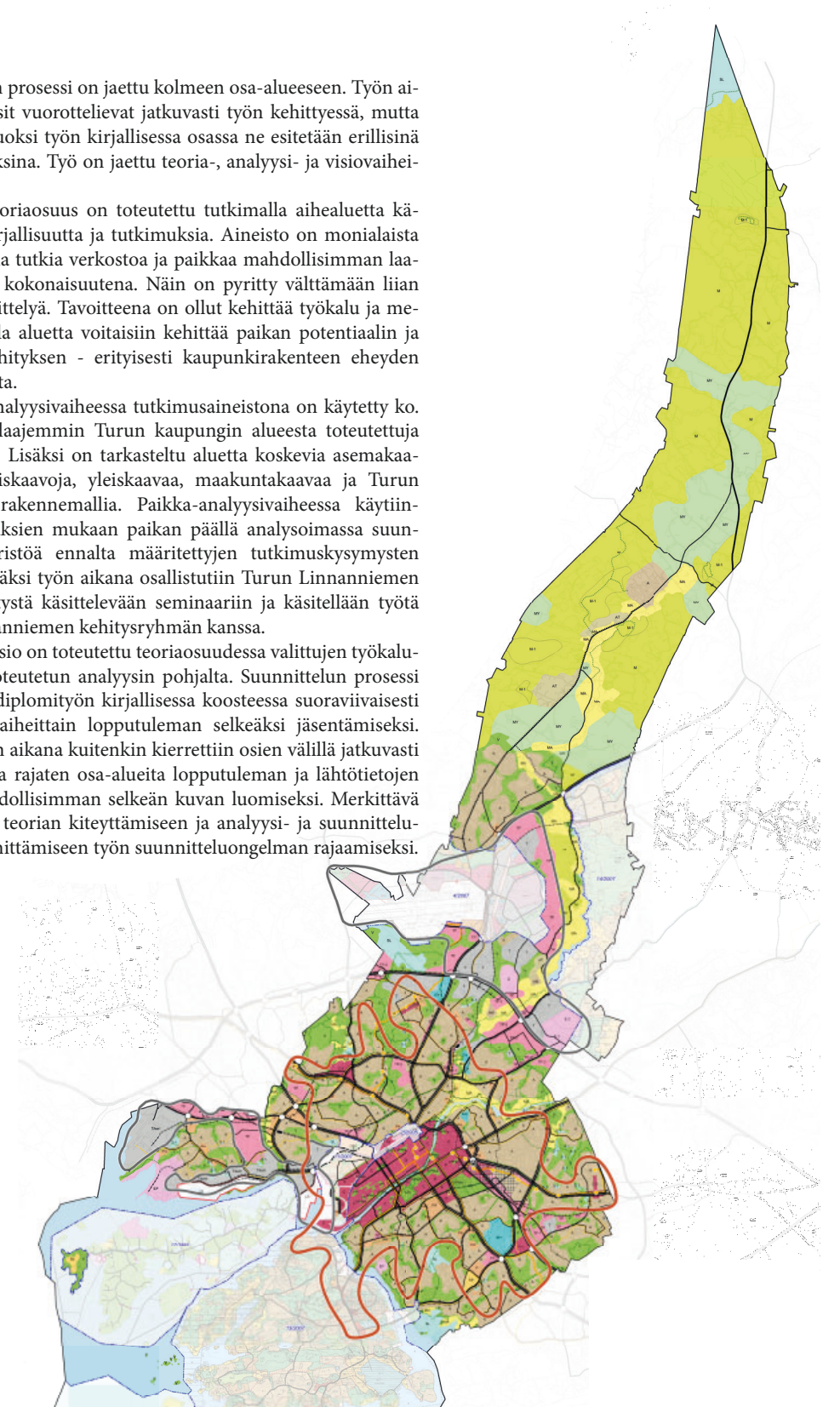
Prosessi

Diplomityön prosessi on jaettu kolmeen osa-alueeseen. Työn aikana prosessit vuorottelevat jatkuvasti työn kehittyessä, mutta selkeyden vuoksi työn kirjallisessa osassa ne esitetään erillisinä kokonaisuuksina. Työ on jaettu teoria-, analyysi- ja visiovaiheisiin.

Teoriaosuus on toteutettu tutkimalla aihealuetta käsittelevää kirjallisuutta ja tutkimuksia. Aineisto on monialaista tarkoituksena tutkia verkostoa ja paikkaa mahdollisimman laajasti eheänä kokonaisuutena. Näin on pyritty välttämään liian suppeaa käsittelyä. Tavoitteena on ollut kehittää työkalu ja menetelmä, jolla aluetta voitaisiin kehittää paikan potentiaalain ja kestävän kehityksen - erityisesti kaupunkirakenteen eheyden näkökulmasta.

Analyyysivaiheessa tutkimusaineistona on käytetty ko. alueelle tai laajemmin Turun kaupungin alueesta toteutettuja tutkimuksia. Lisäksi on tarkasteltu aluetta koskevia asemakaavoja, osayleiskaavoja, yleiskaavaa, maakuntakaavaa ja Turun kaupungin rakennemallia. Paikka-analyyysivaiheessa käytiin mahdollisuuksien mukaan paikan päällä analysoimassa suunnittelu ympäristöä ennalta määritettyjen tutkimuskysymysten pohjalta. Lisäksi työn aikana osallistutiin Turun Linnanniemen alueen kehitystä käsittelevään seminaariin ja käsitellään työtä Turun Linnanniemen kehitysryhmän kanssa.

Visio on toteutettu teoriaosuudessa valittujen työkalujen avulla toteutetun analyysin pohjalta. Suunnittelun prosessi on kuvattu diplomityön kirjallisessa koosteessa suoraviivaisesti jaoteltuna vaiheittain lopputuleman selkeäksi jäsentämiseksi. Työprosessin aikana kuitenkin kierrettiin osien välillä jatkuvasti tarkentaen ja rajaten osa-alueita lopputuleman ja lähtötietojen välisen mahdollisimman selkeän kuvan luomiseksi. Merkittävä panos kului teorian kiteyttämiseen ja analyysi- ja suunnittelu työkalun kehittämiseen työn suunnitteluongelman rajaamiseksi.



Kuva 6. Linnanaukion sirpaloitunut alue erottuu selvästi epäjatkuvuuskohtana muuten kauttaaltaan hyvin yhtenäisessä rakenteessa.

2.Teoria

Työn teoriaosassa tutkitaan työn ongelmakysymysten taustalla vakuttavia määräyksiä. Ongelmakohtien tunnistamisen avulla tutkitaan vaihtoehtoisia nykyistä kaupunkisuunnittelun arvoja tukevia suunnittelumetodeja. Teoriaosan lopussa nämä uudet lähestymistavat pelkistetään työn analyysivaiheessa ja suunnittelussa käytettäviksi työkaluiksi.

Suunnitteluongelmien tastalla vaikuttavat tekijät

Työn suunnitteluongelmiksi rajattujen kaupunkirakenteen säröytymisen ja erityisen paikantunteen heikkenemisen taustalla merkittävänä tekijöinä pidetään modernismia ja globalisoitumista. Laajojen ja radikaalien kehityshankkeiden seurauksena syntyi repeytymä kaupunkirakenteessa ja paikan evolutiivisessa jatkuvuudessa. Ympäristöön kehittyi erottelu menneisyyden ja tulevaisuuden välille sen sijaan, että ne nähtäisiin yhtenäisenä jatkumona (Koponen 2006, s.92-93). Modernistisessa kaupunkisuunnittelun valtalinjassa uudella rakentamisella ei pyritty liittymään paikkaan tai ympäristöön vaan ne koettiin kehityksen esteinä ja historiaan jämähtäneinä. Katseet haluttiin kohdistaa tulevaisuuteen ja lakaista menneet virheet pois sen tieltä. Historian verkkojen karistamisen lisäksi modernistisen ihmisen tavoitteena oli kukistaa luonto ja murtaa sen ihmisen elämää ohjaavat verkot. Tavoiteltiin tehokkuutta ja dynaamisuutta, jonka seurauksena rakennukset ja kaupunki käsitettiin uuden tekniikan huumassa uusien teorioiden ja tutkimusmenetelmien valossa hyvin rationaalisesti ja pelkistettynä funktioiden ohjaamana järjestyksenä - konemaisina rakentena. Tämä synnytti ristiriitaisia tunteita uudistuksen ja kehityksen tavoitteiden ja aikaisemman kaupunkirakenteen välille. Rationaalisuus koettiin perusteltuna ja tasa-arvoisena.

Modernistisen kaupunkisuunnittelun toteutuneiden hankkeiden myötä on kuitenkin herätty vaalimaan ympäristön historiasta ja kulttuurista jatkuvuutta, syy-seuraus-suhteeseen perustuvaa ympäristöä. Vanhoissa kaupungeissa koetaan monesti syvyyttä, inhimillisyyttä ja paikan erityisyyttä, joita on vaikea välillä enää tavoittaa modernismin aikaisessa tai sen jälkeisessä rakentamisessa. Teoriaosuuden tarkoituksena on tarkastella millaisien työkalujen avulla näitä ominaisuuksia voitaisiin korostaa osana suunnitteluprosessia ja mahdollistaa niiden kehittyminen Linnanaukion kaupunkirakenteessa? Modernistisella ajalla säädetyt kaavoitusta ohjaavat lait vaikuttavat vielä nykypäivänäkin kaavoituksen pohjalla, joka vaikeuttaa uusien kaupunkisuunnittelun mukatumista nykymaailman lähtökohtiin. Teorian aluksi tarkastelen kaavoituksen pohjalla vaikuttavia modernistisen kasvukauden haasteisiin kehiteltyjä asemakaavalakia ja rakennuslakia.

Asemakaavalaki luo rajapintoja

Asemakaavalaki perustettiin 1930- luvun alussa kaupungin rakentumisen hallitsemisen työkaluksi. Lain tavoitteena oli mahdollistaa kaupungin toimintojen sijoittamisen ja kasvusuuntien ohjaamisen laajana kokonaisuutena. Asemakaavalain aluevarausmenettelyn tarkoituksena oli ohjata alueiden käyttöä rajaamalla kaavoitettavat maa-alueet vyöhykkeisiin. Kaavassa jokaiselle erikseen määritetylle vyöhykkeelle kuten korttelille tai tontille osoitetaan tietty toiminto. Lähtökohtaisesti kaikkien muiden toimintojen sijoittaminen kyseiselle alueelle on kaavan vastaista. (Rajaniemi 2006, s.74-75) Vyöhykemalli ei tue alueiden rakenteen sekoittumista vaan perustuu nimenomaan alueiden toimintojen eriyttämiseen, mikä vaikeuttaa suuresti myös laajojen yhtenäisten rakenteiden ja kokonaisuuksien huomiointia ja toteuttamista kaavoituksessa. Yhtenäisen ja vuorovai- kutteisen jatkuvan rakenteen sijaan vyöhykkeet luovat rajapintoja sekä homogeenisia toimintavyöhykkeitä ja soveltuvat näin siis erityisesti toimintojen eriyttämiseen ja hajauttamiseen. Asemakaavalaissa säädetty aluevarausmenettely on keskeinen osa nykyistä kaavoitusta.

Työkaluna aluevarausmenetelmä on haastava, koska alueiden käsittely vyöhykkeinä ja niiden rajaaminen yksiselitteisesti on vaikeaa. Tämä johtuu alueiden rajauksien suhteellisuudesta. Alueita ja paikkoja ei voida rajata yksiselitteisesti, koska ne koostuvat useista erilaisista määritelmistä kuten esimerkiksi maantieteellisistä ja kulttuurisista paikkojen rajoista (Koponen 2006, S.90-91). Karttaan piirretyt rajat jäävät monesti todellisesta ympäristöstä irrallisiksi, teoreettisiksi suuntaviivoiksi. Tässä työssä kaupunkirakennetta käsitellään kompleksisena ja evolutiivisena systeiminä ja aluevarausmenettelyn vyöhykkeiden sijaan kaupungin rakenne tullaan havainnollistamaan jollain muulla tämän työn tavoitteita paremmin mukailevalla työkalulla.

Rakennuslaki pelkistää ympäristön monimuotoisuutta

1950- luvulla laaditussa rakennuslaissa määriteltiin nykyinen hierarkkinen kolmitasoinen kaavajärjestelmä (seutukaava-yleiskaava-detaljikaavat). Sen keskeisenä piirteenä oli asemakaavalain kanssa vahvistaa kontrollia alueiden suunnittelussa ja valvonnassa. Laissa korostuu vahvasti lain laadinta-ajankohdan modernistisesta maailmankuvasta periytyvä rationaalinen ajattelu. (Rajaniemi 2006, s.76-77) Myös tätä hierarkiaa on pyritty purkamaan siirtämällä valtaa hierarkian alemmille tasoille. (Jama et al. 2018, s.18) Kaavoitushierarkia aiheut-

taa kuitenkin nykyäänkin hyvin abstrahoitua ympäristön tulkintaa ylhäältä suuntautuvan homogeenisten seurannan, valvonnan ja ohjauksen työmenetelmien takia. Näin se vaikeuttaa alueiden ja rakennettujen ympäristöjen erityisyyksien huomioimista täydennysrakentamisessa, mikä on ristiriidassa rakennetun ympäristön suojelutavoitteiden kanssa. Suojelutavoitteiden tarkoituksena on lisätä paikkojen diversiteettiä suojaamalla niiden ainutlaatuisia piirteitä laajan yhdenmukaistamisen sijaan. (Koponen 2006, s.12) Suojelutavoitteiden vastaisesti hierarkkinen ylhäältä alaspäin rakennettu kaavoitusjärjestelmä pyrkii pelkistämään erilaiset ympäristöt abstrakteiksi kokonaisuuksiksi, kuten ”puukaupunki” tai ”teollisuusympäristö”. Tällä tavalla voidaan jäljitellä hyvin tiukalla ja monotonisella kaavalla rakennettuja ympäristöjä. Samalla se luo kuitenkin kankeaa kaupunkirakennetta, joka on herkkä vaurioitumaan muutosten ja kehityksen seurauksena. (Koponen 2006, s.235) Paikallisen erityisyyden huomioimisen sijaan se vähentää ympäristön diversiteettiä ja samaan aikaan myös luo ristiriidan kehityksen ja olemassa olevan rakenteen välille. Ristiriita syntyy, kun alueen kehityksen vaatima muutos vaikeutuu asetettujen säästöjen rajoittaessa sitä. Alueiden piirteiden tunnistus ja säilytys on tärkeää ja kaavoitusjärjestelmän yhtenä tehtävänä on vaalia näiden arvojen suojelemista. Ongelmallisuus syntyy kuitenkin kun alueen erityispiirteet pyritään pelkistämään yleispäteviksi piirteiksi, joiden merkityksen korostuminen kangistaa alueen kehittämistä ja samalla sillä saavutettu ”yhtenäisyys” saattaa jäädä hyvin pinta-puoliseksi ja väkinäiseksi.

Asemakaavalain ja rakennuslain perustamisajankohtana keskeisenä ongelmana oli ennenkemmattoman kasvun hallitseminen ja teknologisen kehityksen murros. Modernistinen kaavoitusjärjestelmä tukeutui jatkuvan kasvun tavoitteluun. Ajankohtana rakennettiin paljon lähiörakentamista kaupungin keskusalueen ulkopuolelle ja lait kehitettiin nimenomaan tämän kasvun hallitsemiseen ja ohjaamiseen. Asemakaavalain ja rakennuslain ohjaamana suomalaisesta kaavoitusjärjestelmästä muodostui sodan ja jälleenrakentamisen vaiheeseen soveltuva kasvuyhteiskunnan instrumentti. Sen soveltuvuus vastaamaan muunlaisia yhteiskunnan kehitystavoitteita on hankalaa tai jopa ristiriitaista. (Jama et al. 2018 s.19)

Työn tavoitteiden mukaisen kaupunkirakenteen lähtökohdat

1950-luvun vahvasti ohjattu rationaalinen suunnittelu ei kuitenkaan enää sovellu nykyisen kehityksen malliksi. Kaupunkirakenne on monimutkaistunut paljon nopean teknologian kehityksen seurauksena samoin markkinatalouden vaikutuksen voimistuminen ja globalisoituminen ovat laajentaneet ja nopeuttaneet kaupunkirakenteen kehitystä. Kaupunkirakenteesta on muotoutunut jatkuva vuorovaikutteinen prosessi, jonka käsittelyyn modernismin kavukauden työkalut ovat liian karkeita ja hitaasti mukautuvia. Kekenään vuorovaikuttavat kaupunkirakenteen tekijät vaativat uuden laista huomiointia ja joustavuutta kaupunkisuunnittelun osalla. Ympäristö vaatii vapautta kehittyä orgaanisesti, mutta samalla on kuitenkin pystyttävä ohjaamaan laajemman kokonaiskuvan kehitystä, jotta voidaan vastata maailman laajuisiin muutostrendeihin. (Jama et al. 2018, s.24)

”Maailmanlaajuiset muutostrendit vaikuttavat kaupunkitalouteen ja maankäytön ohjaamisen tarpeeseen monin tavoin. Muutokset liittyvät irrottautumiseen loputtomien resurssien oletuksesta (resurssitehokkuus), ilmastomuutokseen (päästötavoitteet), demografisiin muutoksiin (ikäntyminen, sinkkuuntuminen, maahanmuutto), teknologiseen kehitykseen (digitalisaatio, biotalous) ja arvojen muutokseen (omistamisesta jakamiseen, uusi yhteisöllisyys). Kaupunkien välinen kilpailu yrityksistä ja investoinneista on myös tosiasia, joka valitettavasti aiheuttaa itsetarkoituksellista ”kehittämistä” ja epätarkoituksenmukaisia hankkeita. Tärvitään suunnittelujärjestelmä ja kaavainstrumentti, joka pystyy käsittelemään taloudellisia vaikutuksia nykyistä kokonaisvaltaisemmin sosiaalis-ekologisten systeemien lisäarvon muodostamisena. Mm. ekosysteemi-palvelut edustavat ajattelua, jossa luonnosta saatavalle hyödylle on annettu taloudellinen arvo.” (Jama et al. 2018, s.28)

”Kaavoituksessa täytyy huolehtia yhteiskunnan laajoista intresseistä ja tiettyjen reunaehtojen toteutumisesta. Lyhyellä aikavälillä talouden intressit voivat olla ristiriidassa, mutta pidemmällä aikavälillä nähtynä eivät. Esimerkiksi äärimmilleen vietynä rakennusliikkeen intressi voisi olla vähentää viheralueita ja ottaa niistä taloudellinen hyöty nopeasti irti. Pidemmällä aikavälillä se voi kuitenkin vaikuttaa kaupungin viihtyisyyteen ja vetovoimaisuuteen ja sitä kautta vähentää kaupunkiin muuttavien määrää. Julkisen vallan erityisenä tehtävänä on asettaa reunaehdot ympäristön viihtyisyydelle. Kaavoituksen avulla ja infrahankkein on ohjattu kehitystä johonkin määrättyyn suuntaan kiinnittämättä huomiota ratkaisujen sivu- ja kerrannaisvaikutuksiin ts.

polkuriippuvuuksiin. Näistä tyypillisimpiä esimerkkejä ovat kehäteiden risteysiin yleispiirteisen kaavoituksen oheistuotteena syntyneet saavutettavuuspotentiaalit, joihin taloudelliset toiminnot kuten kauppa ja toimistot ovat hakeutuneet. Toteutunut rakentaminen on vaikuttanut edelleen matkojen suuntautumiseen ja kehityksen painopisteiden siirtymiseen. Kaupallisten toimintojen sijoittaminen keskustan ulkopuolelle johtaa toisaalta nopeasti ydinkaupungin hiljenemiseen.” (Jama et al. 2018, s.30)

Elävän kaupunkirakenteen luomiseksi on pystyttävä vastaamaan uudella tavalla edellä kuvatun kaltaisiin ongelmallisiksi todettuihin kehityssuuntiin. Kaupunkisuunnittelun rooli on vaalia yhteiskunnan laajoja yhteisiä itressejä, jos työkalu on liian kankea ja vanhanaikainen suunnittelijoiden on mahdollonta tukeutua sen varaan ja suunnittelu voi riistäytyä kokonaan käsistä markkinavomien runtelemaksi aallokoksi, jossa arkea elävän yksittäisen ihmisen rooli on seurata sivusta epätietoisena kehityksen suunnasta. Jo nykyisessä kaavoituksessa alueita kehitetään paljon erillisinä palasina ja poikkeuslupahakemuksina, koska laaja kokonaissuunnitelma ei pysty mukautumaan tai tarjoamaan suuntaviivoja ja työkaluja tämän kiihtyvä kehitysprosessin hallitsemiseksi.

Kaupunki ei ole vain rakennettu ympäristön fyysinen ilmentymä. Sen sijaan kyse on ihmisten elinympäristöstä, jonne heidän arkipäiväinen elämänsä vahvasti kytkeytyy. Globalisoitumisen lisäksi uudet tekniset innovaatiot monimutkaistavat jatkuvasti kaupunkien rakenteita. Kaupunkirakenteen verkoston kompleksistussa sen kokonaisuutta on yhä vaikeampi hallita. Samalla kasvanut markkinavomien rooli on lisännyt kaupunkisuunnittelun hehtisyyttä talouden nopeiden reagointien ja toimijoiden vaatimusten seurauksena. (Jama et al. 2018, s.23). Tämä on johtanut poikkeuslupajärjestelyihin ja yksittäisiin kokonaiskuvan kanssa ristiriitaisiin kehityshankkeisiin, jotka entisestään sirpaloittavat kokonaisrakennetta.

Globaalisuus vs. paikallisuus

Modernismin kaupunkirakennetta hajoitaneiden toimien lisäksi toisena uhkatekijänä paikattomuuteen sekä ihmisen ja ympäristön vuorovaikutuksen heikkenemiseen pidetään monesti globalisoitumista. Globaalien ilmiöiden, tyylien ja vaikutteiden luoma paikattomuus uhkaa elinympäristöjen diversiteettiä. Kansainväliset yritykset ja markkinatalous eivät huomioi yksilön tarpeita muokatessaan heidän elinympäristöään, mikä irtaannuttaa ihmistä tämän elinympäristöstä. Merkittävä nykyaantielilijä Doreen Massey käsittelee teoksessaan Samanaikainen tila tilan, paikan ja ajan käsitteiden problematiikkaa ja niiden tulkinnan vaikutusta muun muassa sosiaalitieteisiin, kulttuurin-

tutkimukseen ja maantieteeseen. Nykyistä maailmaa hän kuvaa aika-tila-tiivistymänä. Käsitteellä hän viittaa jatkuvasti kiihtyvään “tilassa tapahtuvaan liikkeeseen ja kommunikaatioon sekä sosiaalisten suhteidemme maantieteelliseen laajenemiseen ja tätä kaikkea koskeviin kokemuksiimme.” (Massey 2008, s.7-8)

Arkiset tavaramme ja ruokamme kuljetaan yhä kauempaa ja sähköinen tiedonvälitys yhdistää meidät ympäri maailmaa ilman viivettä. Termejä kuten maailmankylä, horisonttien repeäminen ja tilallisten esteiden ylittämisen yleistymisen keskustelussa kuvaa asian yleistä hyväksymistä. Samaan aikaan kuitenkin monet “-- aika-tila-tiivistymästä kirjoittavat korostavat sen aiheuttavan turvattomuutta, sijoiltaan menemistä sekä mahdollisesti myös haavoittuvuuden tunteita.” Vahva paikan tuntu saatetaan silloin kokea turvallisena kaiken ympärillä tapahtuvan “melskeen” keskellä. (Massey 2008 s.17-19)

Vastaavasti paikallisuus saatetaan kokea takaperoisena ja kehityksestä syrjäytyneenä käsitteenä. Kappaleessa globaali paikan tuntu Massey käsittelee paikan käsitteen tulkintojen ja globaalin kehityksen ristiriitaisuutta. Kuinka käsitteellistää paikka ja paikan henki luomatta siitä nostalgisoivaa käsitettä. Sellaista käsitettä, jonka mukaan paikallisuus olisi jotain ulkopäin sulkeutunutta ja pysyvää? Tällainen tulkinta paikasta saattaa leimata käsitteen taantumukselliseksi ja kehitysvastaiseksi (Massey 2008, s.17-19).

“Yksi tämän kaiken seuraus on kasvava epävarmuus siitä, mitä tarkoitetaan ’paikoilla’ ja minkälaisissa suhteissa ihmiset niihin ovat. Miten voimme kaiken tämän liikkeen ja keskinäisen sekoittumisen keskellä pitää yllä minkäänlaista käsitystä paikallisuudesta ja sen erityisyydestä?”(Massey 2008, s.18)

Humaanin ja teknisen arkkitehtuurin yhdistelmä ei enää synny luonnostaan eikä se synny myöskään talouden tai teknologian ohjauksella. Arkkitehdin on työssään huomioitava teknis-taloudellinen todellisuus. Rakentamisessa on kyse merkittävästä taloudellisesta panoksesta eikä sen merkitystä tule väheksyä, mutta poeettisuus ja ympäristön ja pienen ihmisen huomioiminen suunnittelussa tulisi myös huomioida. Alvar aalto esitti näkemyksenä ettei modernismissa ongelma ollut niinkään itse rationaalinen ajattelu vaan ongelma on siinä, ettei sitä ole ulotettu tarpeeksi syvälle ”Arkkitehtuurin saaminen inhimillisemmäksi merkitsee parempaa arkkitehtuuria ja se merkitsee laajempaa functionalismia kuin vain teknistä.” (Schildt 1997, s.103) Aalto viittaa modernismin rationaaliseen lähestymistapaan suunnittelussa kapeasti teknisistä lähtökohdista. Tämän sijaan Aalto esittää arkkitehtuurisuunnittelun laajentamista painottaen humaanin ja psykologista tasoa.

Modernistisen kaupunkisuunnittelun pohjalla käytetty rationaalinen ajattelu ja organisointimenetelmät ovat synnyttäneet hyvin kankeaa ympäristöä. Ylhäältä ohjattu kokonaisuus on pakottanut pelkistämään suhteet toman paljon hyvin kompleksista kaupunkirakennetta. Modernistinen kaavoitus pyrki rationaaliseen ympäristön hallintaan ja kontrolloimaan ympäristön järjestystä. Toiminnot kuten asuminen ja työpaikat pyrittiin erottamaan toisistaan. Nykyaikana tavoitellaan sen sijaan elävää sekoittunutta kaupunkirakennetta, jota ihannoidaan monesti modernismia edeltäneissä kaupungeissa. Niiden elävää aktiivista ja sekoittunutta kaupunkirakennetta on pyritty jäljittelemään myös nykyisessä kaupunkisuunnittelussa.

Kaupunkien kehityshistorian alkulähteillä luonto määrittä ympäristön muodostumisen. Ihmisen rakentama ympäristö ja luonto toimivat molempiin suuntiin vuorovaikuttaen. Tämän seurauksena rakennukset asettuivat luontevasti ympäristöön hitaasti kehittyen aina kyseisen tarpeen ja luonnon ohjauksen mukaisesti. Vaihtoehtoista modernistista suunnittelumetodia, inhimillistä functionalismia suunnittelussaan toteuttanut Alvar Aalto käytti monesti suunnittelussaan kuvausta siitä kuinka rakennuksen kuuluisi juurtua luontoon. Taustalla hän pohti muunmoassa juuri tätä alkukantaista ehdotonta luontosuhdetta ja sen merkitystä inhimillisen ympäristön luomisessa. Kaupunkien kehityksen alkuaikojoilta asti ympäristön kanssa vuorovaikutteinen rakentaminen syntyi luonnollisesti näiden luonnon verkkojen pohjalta rakennettaessa. Materiaalit ja rakennustekniikat ovat olleet luonnostaan johdannaisia ympäristön olosuhteista ja kyseisen alueen resursseista. (Schildt 1997, s.98) Luonnon topografia ja resurssien sijainnit muodostivat vahvoja ohjavia verkkoja. Rakennettu ympäristö ja ihmisen toiminta, elämä ja kulttuuri tukeutuivat hyvin vahvasti luontoon ja siihen liitettyihin merkityksiin ja uskomuksiin. Vielä antiikin aikana maailma (makrokosmos) nähtiin järjestäytyneenä kokonaisuutena. Antiikin arkkitehtuuri oli poeettista ihmisen (mikrokosmos) toimiessa makrokosmoksen lakien mukaisesti ja näin tuoden arkkitehtuurissa esiin samaa järjestystä muun maailma kanssa. (Passinmäki 2011, s.190) Myös toiminta- sekä sosiaaliset verkostot ja kulttuuri rakentuivat paikan omien vahvojen verkostojen varaan. Tämä suurempi ohjaava linja loi luonnostaan yhtenäisyyttä ja vahvisti kyseisen paikan erityispiirteitä.

Nykyistä kaupungin rakentumista eivät ohjaa enää samalla tavalla paikan omat ominaisuudet vaan globaalit laajat vaikutusverkot. Tällainen maantieteellinen pirstoutuminen, tilallinen repeytyminen synnyttävää paikattomuutta, joka saatetaan kokea epävarmuutena ja turvattomana. (Massey 2008, s.24-25) Tämän

seurauksena paikan erityiset piirteet eivät myöskään välity enää niin vahvasti paikan kehitykseen. Teknologian kehityksen myötä kaupunkirakenteen osa-alueita esimerkiksi rakennuksien piirteitä rajoittaneet tekijät kuten paikan sääolosuhteet on voitu kiertää eivätkä rakennustypologiat ole enää sidoksissa itse paikan lokautioon tai ympäristöön. Globaalit rakennejärjestelmät ja rakennusosatoimittajat ovat syrjäyttäneet paikallisen käsityöperinteen. Nämä luovat lisää vapautta luoda uudenlaista ympäristöä ja paikan identiteettiä, mutta samalla vapaus luo haasteita siihen kuinka alueen kokonaisuutta tulisi hallita kun luonto ei enää ohjaa sen muodostumista. Palaan myöhemmin tarkemmin käsittelemään myös tämän vaikutuksesta syntynyttä ristiriitaa ja epäjatkuvuutta paikallisten sosiaalisten- ja toiminnallisten verkkojen ja rakennetun ympäristön välillä.

Hierarkkisessa ylhäältäpäin ohjautuvassa kaupunkisuunnittelun menetelmässä korostuu kaavoituksen valta kaupunkiympäristön rakentumisen säätelijänä ja ohjaajana. Siinä on kuitenkin vaikea toteuttaa kaavoituksen perustaksi valitut arvot ja tavoitteet. “Koska kaavoitettu alue kattaa kaupungissa ihmisen koko elinympäristön, täytyy myös kaavoituksen legitimoinnin, oikeuttamisen, olla samalla tavalla kaiken kattava. Tämä on vaatimuksena tietenkin mahdollon ja johtaa helposti siihen, että kaavoitustoimintaa ryhdytään manipuloimaan, osoittamaan kaavoitusratkaisut legitimiiksi kyseenalaisien perustein.” (Rajaniemi 2006, s.182) Kuten edellä todetaan, monivaiheinen vaikutusketju on altis virheille ja siksi suuremmin osallisia osallistava prosessi voisi mahdollistaa paremman loputuleman. Paikallisten kuuleminen ja paikan piirteiden tutkiminen mahdollistaisi samalla alueen erityisten piirteiden säilyttämisen ja paikallisen identiteetin vahvistamisen sen sijaan että suunnittelu pohjustuisi ylhäältä ohjattuihin pelkistettyihin havaintoihin. (Koponen 2006, s.12-13) Samalla lyhyempi vaikutusketju mahdollistaisi joustavamman (vähemmän pelkistetyn) rakenteen joustavuuden yhä kiihtyvien kaupunkirakenteen muutosten huomioimiseksi.

Aluevarausmenettelyn luomien vyöhykkeiden rajat jakavat ympäristön erilleen vyöhykkeen sisä- ja ulkopuoleksi. Tämä synnyttää vastakkaisuutta alueiden välille. Erittely vaikeuttaa kokonaisuuden toimimista ja saattaa voimistaa ajatusta ”meistä ja muista” – kilpailusta ja jakautumisesta yhteisten tavoitteiden sijaan. Monesti tällaisilla oletetuilla vyöhykkeillä ei myöskään ole yhteyttä todellisuuteen, jossa vyöhykkeen sisäiset ja ulkopuoliset toiminnot ja ominaisuudet limittyvät keskenään. (Massey 2008, s.26) Vyöhykkeiden käyttäminen selkeyttää kompleksisen kokonaisuuden toimintaa, mutta samalla vyöhykkeiden käyttö

synnyttää väkinäisyyttä, kangistaa ja rajoittaa toimintojen, sosiaalisten verkkojen ja ympäristön luonnollista rakentumista. Tämän sijaan kaupunkirakennetta tulisi ajatella ennemminkin monikeskuksisena rakenteena, jossa keskusten vaikutus heikkenee portaattomasti kohteiden etääntyessä niistä.

Työn tarkoituksena on koittaa tutkia kuinka kaupunkisuunnittelun vastuu voitaisiin joustavammin osoittaa ja kehittää kankeiden määräysten ja rajojen sijaan. Työkalun olisi mahdollistettava myöstarkoitus olisi mahdollistaa joustava orgaaninen kasvu niin, että se pystyisi ohjaamaan myös kiihtyvää globaalia markkinatalouden vaikutusta kokonaiskuvan vastaisten poikkeusjärjestelyiden sijaan. Kokonaiskuvan ohjautuvuus on kaikkien yhteinen etu. Työn tarkoituksena on tuoda työkaluilla esiin nämä yhteiset, isot linjat ja turvata niiden merkitys kaupunkirakenteessa.

Tässä työssä kaupunkirakennetta käsitellään työkaluilla, jotka mahdollistavat edellä kuvatun kaupunkirakenteen ominaisuuksien huomioimisen osana kaupungin prosessia. Masseyn kuvauksen mukaisesti aluesuunnittelun työkalut tukevat kaupungin prosessi- maista jatkuvaa muuntumista. Tässä työssä kaupunki käsitetään kompleksisena ja monikeskuksisena kokonaisuutena. Kaupunkirakenteella pyritään mahdollistamaan hierarkiasta vapaa orgaaninen kasvu, jolloin kaupunkisuunnittelun tulisi olla ennemminkin prosessin ohjaaja kuin kankea valmis muotti. Samoilla työkaluilla pyritään turvaamaan ympäristön rakentuminen todellisten arvojen pohjalta purkamalla hierarkiaa. Näin ehkäistään Rajaniemen edellä kuvaama prosessin puolueellinen manipulointi. Tässä työssä nämä suunnitteluehdot täytetään työkalujen: verkot ja paikat avulla.

Kompleksinen monikeskuksinen verkostokaupunki

Modernin kaupunkisuunnittelun monofunktionaalista ja väljää rakennetta vastaan on taisteltu 1970-luvun jälkiteollisen palveluyhteiskunnan murroksesta lähtien. Murroksen jälkeen kaupunkirakennetta on pyritty tiivistämään niin ekonomisten kuin ekologisten perusteiden pohjalta useaan otteeseen vaihtelevalla menestyksellä. Laajuudeltaan uudistukset ovat kuitenkin toteutuneet lähinnä vain asuinalueiden sisällä. (Ylä-Anttila 2010, s.12) Tämän seurauksena kaupunkirakenne on säröillyt, mikä on osaltaan johtanut myös rakennetun ympäristön epäjatkuvuuteen ja arvokkaiden ympäristöjen tuhoutumiseen. ”Suomalaisessa kaavoituslainsäädännössä on kautta aikain ollut vallalla kaksi trendiä: 1) valtiokeskeisyydestä on vähitellen siirrytty kohti paikallista päätöksentekoa ja 2) haja-asutuksen syntyä on pyritty ehkäisemään. Tästä huolimatta laajempien kokonaisrakenteiden tasolla suunnittelu pohjautuu nykyäänkin vielä vahvasti 1930- ja 1950-luvuilla laadittuihin asemakaavalakiin ja rakennuslakiin.” (Jama et al. 2018, s.18-19)

Alueilla ei todellisuudessa ole selkeitä rajoja vaan niiden eri laajuiset kaupunkirakenteet limittyvät keskenään. Sen sijaan että alueita rajattaisiin tiukoilla karttaan merkityillä vyöhykkeillä, tässä työssä ympäristöä analysoidaan ja suunnitellaan verkkojen avulla. Työssä työkaluna käytettävä verkko hahmotetaan tasomaisena mallina, jolla kuvataan kompleksisen kaupunkirakenteen monimutkaisesti keskenään vuorovaikuttavia rakenneosia. Analysoimalla suunnittelualuetta koskevia olemassa olevia verkostoja ja niiden kehitysmahdollisuuksia perustellaan alueiden potentiaalit ja kehitysehdotukset. Verkkojen välisiä kytköskohtia kuvataan paikkoina. Verkon ja paikan keskinäisellä vaikutuksella kuvataan kaupungin paikallisten ja laajojen rakenteiden keskinäistä vuorovaikutusta ja rakenteiden vaikutusta paikkojen identiteetteihin.

Toisin kuin asemakaavalain ja rakennuslain laadinta-aikoina nykyään kaupunkisuunnittelussa toteutetaan harvoin kokonaisvaltaisia ”tyhjältä pöydältä toteutettavia” aluekehityshankkeita, kuten modernistisen kasvukauden ajan lähiörakentaminen. Sen sijaan uudet alueet ovat aina kytkeytyneinä olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön ja sosiaalisiin verkostoihin (täydennysrakentaminen/kaupunkirakenteen rakenteen tiivistys). Kytkeytymisen varmistamiseksi on tutkittava tarkemmin ympäröivien alueiden verkostoja ja laajan kokonaisrakenteen, verkoston merkitys kasvaa.

Yksittäisten kehitettävien kaupunginosien sijaan kaupunkia tulisi käsitellä jatkuvassa muutoksessa olevana yhtenäisenä prosessina osana ajallista jatkumoa (Massey 2008, s.30). Kaupungin tulevaisuus on jatkuvassa muutoksessa ja se tulee tämän vuoksi arvioida jokaisen kehitysaskeleen jälkeen uudelleen. Tämän takia kaupunkia ei tulisi enää käsitellä perinteisen kaupungin yksikeskuksisen mallin avulla, sillä se ei anna realistista kuvaa kaupungin rakenteiden keskinäisistä vuorovaikutuksista. ”Kaupunkirakenteen tila-aika-suhteet, sosiaaliset ja toiminnalliset verkostot ovat muuttuneet ja järjestäytyneet uudella tavalla. Ihmisten elinolot ja elintavat ovat muuttuneet. Perinteisen kaupungin käsitteen sijaan kaupunkia tulisi käsitellä kompleksisena monikeskuksisena rakenteena, eräänlaisena metakaupunkina.” (Ylä-Anttila 2010, s.11)

”Eri toiminnot löytävät kaupunkitilassa yhä uusia sijainteja ja synergioita ja kaupungin toimintojen rakenteellinen muutos on jatkuvaa. Toiminnot hakevat optimaalista sijaintia muuttuvien tekijöiden, kuten muiden toimijoiden tai asiakasvirtojen suhteen, mutta myös peilatan suhteellista sijaintiaan pysyvämpiin verkostoihin ja rakenteisiin, kuten liikenneverkkoihin tai asuin- ja työpaikka-alueisiin.” (Alppi & Ylä-Anttila 2007, s.12)

Diplomityössä keskitytään tarkastelemaan erityisesti edellä mainittuja pysyviä verkkoja joista käytän työssä käsitettä *vahvat verkot*. Käsitteellä vahva verkko tarkoitan pysyvämpiä, suhdanteille ja sykleille resistsansseja verkkoja, jotka ovat hallittavissa kyseisen alueen sisällä. Ajatuksena esimerkiksi paikallinen topografia, luonnon ja rakennetun ympäristön erityisarvot ja historia, joilla on selkeä juurtuminen kyseiseen paikkaan. Niillä on tietynlainen vakaus ja pysyvyys, jonka mahdollistaa esimerkiksi arvo ainutlaatuisena tai syvälle juurtuneena piirteenä. Ne tukeutuvat myös hyvin rajalliselle alueelle, jolloin ne eivät ole alttiina laajemman alueen vaikuttaville muutoksille. Olemassa olevien tunnistamisen lisäksi vahvoja verkkoja voidaan myös luoda. Esimerkiksi raideliikenne on hyvä esimerkki kiinteästä jolla luodaan pysyvyyttä ja selkärankaa kaupunkirakenteen kehittämiseksi. Yhtälailla vahvoja verkkoja voidaan kehittää tai tuhota ja siksi näiden ymmärtäminen on tärkeää suunnittelussa. Ne ovat usein hyvin merkittäviä jo itsenään tai heijastusvaikutuksina kaupunkirakenteeseen tai ainutkertaisia kokonaisuuksia.

Heikolla verkolla työssä kuvataan laajoja globaaleja tai kaupallisia verkkoja, kuten erilaisia muoti-ilmiöitä ja markkinatilanteita. Laajalle levittyvät verkot kytkeytyvät moniin eri alueisiin ja siksi niiden muutokset eivät ole yksittäisen paikan sisällä hallittavia. Heikot

verkot ovat alttiita nopeille muutoksille ja siksi niiden syntymistä, kehitystä ja kuolemaa on vaikeaa ennustaa. Hyvänä esimerkkinä tästä voidaan pitää liikaa tukeutumista lyhyen aikavälin innovaatioiden tai muoti-ilmiöiden varaan. Ajankohtaisuus on keskeinen ehto osana arkkitehtuurin ajallista jatkuvuutta ja evoluutiota, mutta on oleellista pohtia myös paikallisten verkkojen roolia osana suunnittelua, jotta uudet kerrokset juurtuvat osaksi pidempää jatkumoa.

Edellä kuvattiin teoriaa kaupungin rakenteen tutkimisesta verkkoina. Verkko rakenteena keskittyä rajaavien ja homogeenisten vyöhykkeiden sijaan kuvaamaan nimenomaan eri yksittäisiä toimintoja, sosiaalisia ja fyysisiä kaupunkirakenteen osia kokonaisuuksina alueiden rajoista välittämättä. Eri verkot lomittuvat keskenään ja tämän huomioiminen suunnittelussa mahdollistaa myös paremmin sekoittuneen kaupunkirakenteen tarkastelun ja kehittämisen. Kaupunkirakenteen havainnollistaminen verkkoina mahdollistaa lisäksi yksittäisten osatekijöiden eli yksittäisten verkkojen tarkemman ja kokonaisvaltaisemman tutkimisen.

Sen sijaan että verkot rakennettaisiin vyöhykkeiden ehtojen kuten tonttien kaavoituksen ylijäämistä jälkikäteen parsien (esimerkiksi kaavoituksesta jääneiden viheralueiden kokoaminen jälkikäteen viherverkostoksi) työssä esitetyssä visiossa lähtökohdaksi otetaan verkkojen muodostaminen joille alisteisena yksittäiset alueet suunnitellaan. Näin yksittäisiä tontteja ja kortteleita voidaan kehittää kaupunkisuunnittelulla määritellyn yhteiskuvan pohjalta sijoittamalla alueille joka tapauksessa luotavat viheralueet osaksi tätä verkkoa. Tällöin kasvatetaan alueen tonteista muodostuvan laajemman paikan kokonaisarvoa ja vahvistetaan sen identiteettiä ilman lisäkustannuksia ja tämä ilmaisen potentiaalin tuoma arvonnousu heijastuu sen osana toimivien tonttien arvoon. Samalla tulevat tonttien rakennukset kytkeytyvät osaksi viherverkkoa ja näin aikaansaadaan rakennusten kautta myös niiden käyttäjien/asukkaiden parempi liittyminen paikkaan. Työn tavoitteena on nostaa esille tällaisten verkostojen luonnollinen olemassa oleva potentiaali Linnanaukion alueella. Työkaluna verkko mahdollistaa näiden esille tuomisen. Keskeistä on toiminnan järjestys. Visiolla voidaan tuoda esille näiden verkkojen mahdollistaminen yhteisenä tavoitteena ennen alueen palasina kaavoittamista. Tällöin rasiitteen sijaan verkko kuten edellä kuvattu viherverkko voidaan kokea ilmaisena potentiaalina ja alueen ainutlaatuisen identiteetin pohjana. Tällaisia ominaisuuksia kuvaan paikan vireinä johon palaan työn teoriaosassa tarkemmin kohdassa ”viretila”.

Paikallinen ja globaali, menneisyys sekä tulevaisuus kytkeytyvät paikan välityksellä

Modernistisen kaupunkisuunnittelun ongelmana on ollut toimintojen eriytyminen. Kaupunkisuunnittelun hajoaminen eri osiin, jolloin tavoitteet saattavat hämärtyä ja yhtenäinen kokonaiskuva ja paikan erityisyyden huomioiminen vaarantuu. Näitä kaupunkisuunnittelun osia kuvaan työssä verkon avulla. Esimerkiksi liikennesuunnittelu saattaa keskittyä ratkaisemaan liikenteen sujuvuutta sen sijaan, että lähtökohdaksi otettaisiin esimerkiksi kevyenliikenteen viihtyisiä ympäristö. Kaupunkirakennetta ei voi suunnitella asettamalla päällekkäin irrallisia verkkoja vaan kaupunkirakenne tta tulee tutkia yhtenäisenä kokonaisuutena - verkostona. Verkostossa verkot vaikuttavat keskenään ja sen avulla voidaan tarkastella näiden kaupunkirakenteen osien yhteensopivuutta ja luoda eheää kokonaiskuvaa. Verkoston luomiseksi on kuitenkin määriteltävä työn toinen työkalu eli verkkojen solmukohta.

Teoksessaan *Täydennysrakentaminen; Arkkitehtuuri, historia ja paikan erityisyys* Olli-Paavo Koponen käsittelee kaupungin rakenneosien keskinäisen yhteensovittamisen merkitystä ja tapoja täydennysrakentamisen näkökulmasta. Hänen mukaansa paikan historiallisten kerrosten säilyttäminen ei ole vain yksittäisten rakennusten tai muiden elementtien suoje-lua vaan se vaatii usein kokonaisuuksien suojelemista. Uuden ja vanhan rakennuksen keskinäisen suhteen sijaan on siis tutkittava vanhan rakennuskerrostuman ja paikan muodostaman kokonaisuuden suhdetta uuteen rakennukseen. (Koponen 2006, S.93) Paikka ei ole vain abstrahoitujen fyysisten piirteiden kuten katutilan mittojen, julkisivujen avautumisen ja rakeisuuden, tiiviyden ja tonttimuotojen tapaisten rationaalisten ominaisuuksien kuva. Niiden lisäksi sosiaalisilla ja kulttuurisilla verkoilla on suuri merkitys alueen toimivuuden ja elävyyden kannalta. (Koponen 2006, S.15) Yksittäisten vanhojen rakennusten suoje-lu on vaikeaa. Ympäristöstä irtonaisina ne jäävät monesti myös sosiaalisista ja toiminnallisista verkoista irtonaisiksi ja toimivat elinkaa-rensa lopussa kunnostamattomina väliaikaikäytössä matalan tuoton toiminnassa. Tämän seurauksena monet vanhat rakennetun ympäristön historian kannalta arvokkaat rakennukset ovat saaneet purkutuomion markkinavomiien jyrän alla. (Rajaniemi 2006, s.110-111)

Tämän työn toisena tavoitteena on paikan erityisyyden huomioiminen niin yhtenäistä kokonaiskuvaa kuin myös eri alueiden ominaispiirteitä analysoitaessa ja suunniteltaessa. On siis keskeistä ymmärtää ympäristö, niin rakennettu kuin rakentamaton, syvem-

pänä ja laajempana merkityksenä modernististen hierarkkisen kaavoitusjärjestelmän abstrahoitujen käsitteiden ja visuaalispainotteisten piirteiden kuten massan, mittasuhteiden, värien ja materian sijaan. (Koponen 2006, s.90) Pelkistetty käsite paikasta tuottaa helposti hyvin pinnallista rakennettua ympäristöä, jossa korostuvat lähinnä tilan visuaaliset piirteet ja abstrahoidut hyvin pelkistetyt toiminnalliset profiilit. Teknisperusteisen lähestymisen sijaan kaupunkitilaa tulisi ymmärtää syvempänä moniaistisena kokemuksena. (Pallasmaa 2005, s.144,145) Kankean ylhäältä ohjatun rakenteen sijaan kaupunkitilan tulisi mahdollista sosiaalisten ja toiminnallisten verkostojen orgaaninen kehittyinen, kasvu ja muuntuminen. (Massey 2008, s.30) Pinnallisten visuaalisten hetkellisten piirteiden sijaan tulisi syventyä takemmin uuden kaupunkirakenteen istuvuutta osaksi pitkäkestoista jatkumoa kaupungin prosessia. (Pallasmaa 2005, 76-78)

Teoksessaan Koponen jakaa paikallisuuden kahdeksi käsitteiksi *yleinen paikallisuus* ja *erityinen paikallisuus*. Yleisen paikallisuuden ongelmana on hänen mukaansa paikan abstrahoituminen, liian pintapuolisen analysoinnin seurauksena. Pelkitetty ja karkeasti katogorioitu kuva paikasta ei välttämättä tee oikeutta kaupungin monivaiheiselle historialle ja monien päätösten tuloksena syntyneelle rakenteelle. Tämän seurauksena saatetaan laiminlyödä paikallinen luonto ja kulttuurisuhde. Paikalliset rakennustekniikat ja materiaalit saatetaan jättää huomiotta. Sivuutetaan paikallisten alueesta muodostamat suhteet ja merkitykset. Erityisen paikallisuuden menetelmänä sen sijaan on tarkastella tarkemmin näitä edellä kuvattuja piirteitä. Liian tarkka ympäristön kartoitus ja ohjaaminen pelkästään tämän mukaan saattaa helposti johtaa taantumukselliseen ja ympäristöä kömpelösti jäljittelevään täydennysrakentamiseen. (Koponen 2006, S.92-94)

Eri ajallisten verkkojen yhteen liittämisen lisäksi tässä työssä tarkastellaan haastetta paikallisten piirteiden (paikalliset verkot) ja globaalien verkkojen yhteen liittämisessä. Sulkeutuneisuuden sijaa maantieteilijä Doreen Massey esittää, ettei paikkaa tulisi ajatella paikallisina sisäänpäin kääntyneenä vyöhykkeenä. Sen sijaan hän kuvaa paikkaa verkostojen kohtaamispaikaksi. Paikka koostuu hänen mukaansa eri laajuisista globaaleista ja paikallisista verkoista. Sitä vastoin, että paikkaa pohdittaisiin kiinteänä sulkeutuneena käsitteenä, tulee sitä tutkia laajemmassa rajauksessa ja kontekstissa. Sulkeutuneen sisäänpäin kiertyneen historian sijaan paikka on solmukohta, jossa eri laajuiset sosiaaliset, toiminnalliset, historialliset ja verkostot kytkeytyvät toisiinsa. Näin ollen paikka voidaan käsittää ulospäin suuntautuneena, vuorovaikuttavana ja muuttuvana prosessina. (Massey 2008, s.29,30)

“Paikalla on erityisyys, joka juontuu siitä, että kukin paikka on laajempien ja paikallisempien sosiaalisten suhteiden erityisen sekoituksen polttopiste. Juuri tämä sekoitus tuottaa yhdessä paikassa vaikutuksia, jotka muutoin eivät olisi toteutuneet. Kaikki nämä suhteet ovat viimein vuorovaikutuksessa paikan kasautuneen historian kanssa ja saavat tästä uutta erityisyyttä. Tuo kasautunut historia on puolestaan kuviteltava kerros kerrokselta syntyneeksi erilaisten paikallisten ja laajempien yhteyksien tuotteeksi.” (Massey 2008, s.31)

Sen sijaan että globalisoituminen olisi pakotetusti paikkojen diversiteettiä uhkaava tekijä Massey pitää sitä myös diversiteettiä mahdollistavana tekijänä. Yhdessä suuresta määrästä valikoitujen globaalien verkostojen kanssa paikasta voi muodostua vielä entistäkin erityisempi ja paikkojen diversiteettiä voidaan kasvattaa (Massey 2008, s.31) . Sen sijaan että tekniikka vähentäisi monimuotoisuuden mahdollisuuksia se on entisestään luonut lisää uusia verkkoja jo ennen olemassa olleiden kerrosten päälle ja nämä mahdollistavat entistä enemmän erilaisia yhdistelmiä. Huomioitavaa on, että verkkojen lisääntyessä niiden järjestäminen ja paikan luonteen selkeyttäminen esimerkiksi arkkitehtuurin keinoin on entistä monimutkaisempaa.

Orgaanisen rakentumisen tarpeellisuutta tukee myös Massey pohdinta, että paikalla ei ole vain yhtä identiteettiä. Paikan tuntu on jokaisen kokijalle henkilökohtainen käsite. (Massey 2008, S.30) Samalla tavalla kuin liikumme, toimimme eri tavalla tilassa ja vaikuttamme eri sosiaalisten verkkojen välityksellä suhteemme paikkaan ja kokemuksemme paikan hengestä on suhteellinen. Yhtä lailla myös vaikutusmahdollisuutemme paikan kanssa ovat suhteellisia riippuen siitä kuinka henkilön omat toiminnalliset ja sosiaaliset verkot ovat kytkeytyneet ympäristön kehityksen verkkoihin. Paikan hengen lisäksi keskeinen ongelma on ihmisen irtaantumisen ympäristöstään. Kompleksisista ihmisten välisistä sosiaalisista ja toiminnallisista verkostoista koostuvaa kaupunkia ei voida pelkistää modernistiseiksi asukasyksiköiksi, tehokkuusnumeroiksi. Kaupunkisuunnittelun hierarkian ongelma on se että samalla vaikutusmahdollisuus ympäristöön on etääntynyt kauas tavallisesta asukkaan ulottumattomiin. Tässä kohdassa nousee esiin kaupunkisuunnittelun ja kaavoituksen hankala vastuu kaupunkilaisten huomioimisesta heidän elinympäristönsä muokkaajana, jota käsitelin aiemmin teoriaosassa. Eloisan ja aktiivisen kaupunkitilan luovat viimekädessä alueen asukkaat ja muut tilassa liikkuvat ja toimivat henkilöt. Heidän sosiaaliset ja toiminnalliset verkostot ovat avaintekijöitä kaupunkitilojen viihtyisyyden, alueen identiteetin taustalla. Ratkaisuna tutkin paikan sisäisten verkkojen roolin korostamista, jonka merkitystä käsitelen seuraavissa kappaleissa viretila ja placemaking.

Viretila

“Minun nähdäkseni arkkitehtuuri voi joko suvaita ja rohkaista yksilöllistämistä tai tukahduttaa sen. On olemassa mukautuvaa arkkitehtuuria ja torjuvaa arkkitehtuuria. Ensin mainittu mahdollistaa yhteensovittamisen, jälkimmäinen taas pyrkii muokkaaman kaiken oman jäykän kaavansa mukaiseksi. Ensin mainittu perustuu syvälle kollektiiviseen muistiimme juurtuneisiin mielikuviin eli arkkitehtuurin fenomenologisesti aitoon maaperään. Jälkimmäinen manipuloi mielikuvia, jotka kenties ovat vaikuttavia ja muodinnukaisia, mutta joihin eivät sisälly asukkaan identiteettiä, muistot ja unelmat.” (Pallasmaa 1994) Pinnallisen astrahoidun paikan identiteetin sijaan paikka koostuu orgaanisesti rakentuvasta kompleksisesta jatkuvasta prosessista.

”Rakennusten tulee olla erilaisia, mutta niiden tulee olla sitä elimellisellä ei mielivaltaisella tavalla. Rakennustaiteessa tulee aina olla keino, jolla rakennuksen elimellinen yhteys luontoon (ihminen ja hänen elämänsä tähän tärkeimpänä luettuna) on ratkaistava.” “Elimellinen yhteiskuntataju, joka asettaa ihmisen ja hänen tarpeensa etualalle ja käytettävissä olevat teknilliset keinot ja järjestelytyön palvelemaan asemaan.” (Schildt 1997, s.155) Vaikka paikka on orgaaninen prosessi on se liian monimutkainen toimimaan ilman ohjausta. Modernististen kankeiden määräysten sijaan kaupunkirakenne on kuitenkin niin kompleksinen kokonaisuus ettei sitä voida ohjata määräyksillä eikä rajoitteilla kuten vyöhykkeet tai ympäristön pelkistäminen.

Globalisoituminen itsessään ei välttämättä tarkoita kaupunkirakenteen standardisoitumista eikä tylsitymistä. Jos laajat verkot alistetaan paikalliselle suurille linjoille, niiden vireelle myös standardisoiduista komponenteista voidaan luoda diversiteettiä ja rikasta ympäristöä. Alvar Aalto käytti monesta tästä joustavasta standardisoinnista esimerkkinä luontoa. Luontoesimerkillä Aalto havainnollistaa luonollista orgaanista kasvua, jossa elävä rikas vaihtelevuus syntyy standardisoiduista osista käyttäen esimerkkinä luontoa. *”kaikista standardisoimiskomiteoista huomattavin on luonto. -- -- Esimerkiksi kukkivassa keväisessä hedelmäpuussa jokainen sen suurista kukista on erilainen. -- -- Kukat ovat eri ilmansuuntiin, ovat erilaisten oksien ja lehtien varjostamia tai naapurikukkien peittämiä. Siitä johtuu niiden vaihteleva muoto. Jokaisen kukan paikka on erilainen, sen suhde runkoon, ilmansuuntiin jne. -- -- Ja kuitenkin tämä suunnaton funktio- ja muotorikkaus, tämä keskeytymätön erilaisuus on aikaansaatu mitä kireimmän standardisaatiojärjestelmän avulla.”* (Schildt 1997, s.154) Samaan tapaan kaupungissa eri verkostojen oikeanlainen tulkinta ja perkaaminen voi synnyttää perusteltua, mutta samalla monimuotoista ja

harmonista ympäristöä, joka syventää ja vahvistaa paikkojen luonnetta - viretilaa. Esimerkkinä voidaan pitää saariston kauniita laidunnettuja niittyjä ja koivikoita, jossa ympäristön monimuotoisuutta on lisätty virittämällä luonnon verkostoja paikan olemassa olevaa verkkoja kunnioittaen oikealla tavalla järjestäen ja alueen luonnetta ja harmoniaa.

“Syy-seuraus -suhteiden yleinen hämartyminen uhkaa koko nykyaikaista elämänmuotoa. Meidän uljaan uuden maailmamme peikko on sen konkreettisuuden puute. Pelkokin on hyväksyttävää, jos sille on olemassa ymmärrettävä syy tai jos se symbolisoi jotain, ja jos sitä ei ole verhottu näennäiseen järjestykseen ja hyvinvointiin. Meidän kaupunkiemme herättämä irrationalinen pelko kasvaa siitä, että ympäristö on meidän järjellemme merkityksetön ja aisteillemme käsitämätön. Olemme kadottamassa syyn ja seurauksen tunteen tavassamme aistia maailmaa.” (Pallasmaa 1994) Pallasmaan kuvausta syy-seuraus-rakenteesta voidaan tulkita monella tavalla, mutta mielestäni käsite kuvaa hyvin juuri viretilan puutumista, epäpaikkoja joihin ihminen ei koe enää liittyvänsä mitenkään.

Jos kaupunkirakenteen paikat suunnitellaan niiden ainutlaatuisia viretiloja kunnioittaen ihmiset voivat valita asuin- ja elinympäristönsä heille itselleen sopivan viretilan mukaisesti. Näin asukkaiden jakautuminen kaupungin sisällä perustuu vireeseen sen sijaan että luodaan tasapaksuja alikehtyneitä alueita *epäpaikkoja* ja vaarannetaan alueiden omien identiteetien muodostuminen. Vireetön kaupungin keskusten menestys ei perustu omaan viretilan kehittämiseen vaan kehinäiseen kilpailuun. Tämä aiheuttaa vaarallisen riskin keskusten eriarvoistumiselle ja eritasoiselle kehitykselle. Tämä tilanne aiheuttaa vahvan muuttoliikkeen ns. paremmin kehittyneisiin keskuksiin, joka ilmenee alueiden välisen hintatason kehittyminenä ja edesauttaa segregaaation kehittymistä.

Alueisiin ei myöskään tunneta niin vahvaa yhteenkuulumista eikä luonteettomia paikkoja tunneta yhtälailla omaksi. Sosiaalisten verkostojen muodostuminen vaikeutuu ja ne eivät sitoudu paikkaan, koska paikka ei tarjoa tarttumapintaa ja vuorovaikutusta asukkaan kanssa. Kehittämällä toimivia, vahvasti kytkettyjen keskusten kokonaisuuksia mahdollistetaan toimintojen erikoistuminen kun samoja palveluita toimii alueella useita. Näin rakennetaan alueiden sisälle vetovoimaa muodostavia viretiloja, jotka vaikuttavat myös alueen ulkopuolisiin aasukkaisiin. Tämä parantaa

verkoston rakennuskustannusten perustelemista poliittisesti, mikä ehkäisee segregaatiota ja vähentää sulkeutuneisuutta alueiden välillä.

Elävän kaupunkirakenteen perustana toimivat asukkaat ja muut alueella toimivat. Heidän sosiaaliset ja toiminnalliset verkot muodostavat hyvin ainutlaatuisen herkän kokonaisuuden ja kytkemällä tämä eloisuuden voimavara kaupunkirakenteeseen voidaan todella luoda vetovoimaa. Tämän vuoksi työssä tutkitaan vireen taustalla paikan omia verkkoja, jotka ovat historian kautta virittyneet hyvin ainutlaatuiseen tilaan monien historian aikana vaikuttaneiden verkkojen vuorovaikutuksen seurauksena. Samalla nämä verkot ovat erittäin vakaita koska niiden vuorovaikutus rajautuu suhteellisen pienelle alueelle ja vain sen paikkojen vaikutuspiiriin. Näin paikallinen vaikutus vireeseen korostuu ja alistettaessa laajemmat verkot tämän viretilan varaan paikan henki on kokonaisuudessaan vahvasti paikallisten ihmisten vaikutuksen alaisena.

Paikkojen muodostama verkosto tulee suunnitella niin että toiminnoille löytyy niille luonteva paikka. Tämä lisää ison kuvan diversiteettiä, samalla luoden luonteikkaita paikkoja epämääräisen paikattoman massan sijaan. Kaupungissa on rajallinen määrä sijoitettavia toiminnan resursseja (kuten kahvilat, museot, musiikkitalo, jne.) ja siksi niiden optimointi paikkojen diversiteetin luomisessa on tärkeä suunnittelukysymys laajan kuvan kannalta. Nämä toiminnot tulisi sitoa kaupungin parhaille alueille ja niiden avulla voidaan luoda verkosto joka sitoo yhteen kaupungin eri osia. Sekoittuneen kaupunkirakenteen kannalta ei ole perusteltua keskittää näitä kaupunkitilaa aktivoivia julkisia resursseja. Voidaan kysyä onko perusteltua esimerkiksi tuoda konserttitali ja jääkiekkostadion lähemmäksi. Toimintojen keräämistä voidaan puolustella synergialla ja jaetuilla oheistoiminnoilla ym. Heijastusvaikutuksina kuitenkin saattaa muodostua epävireyttä. Syntyy epävireyttä kuten kahvila, joka toimisi sekä jääkiekko-otteluiden että konserttiyleisön väliajanviettoalueena. Tapahtumien tunnelma on hyvin erilainen ja kahvilasta syntyy epäpaikka (epämääräinen, koska sitä ei voida muotoilla selkeästi kummankaan tunnelman mukaan). Tämän seurauksena menetetään globaaleja verkkoja alistava paikan viretila ja kahvilan paikan voi viedä esimerkiksi jokin globaali ketju. Näin menetetään kaksi eri henkistä kahvilaa/ baaria, joilla olisi voinut olla merkittävä potentiaali joidenkin paikkojen viretilan luomisessa.

Placemaking

Nykyisen kaupunkiympäristön muutoksia on vaikea välillä ymmärtää yksittäisen käyttäjän näkökulmasta. Kompleksisessa globaalissa kaupunkirakenteessa tapahtuvilla muutoksilla ei ole enää selkeästi havaittavaa syy-seuraus-suhdetta. Konkreettisuuden puute heijastaa nykymaailman ihmisen ja ympäristön luonnollisen vuorovaikutuksen siteen hajoamista. Rationaalisen ajattelun merkitys korostuu poeettisen arkkitehtuurin sijaan. Monet elinympäristön muutoksista eivät ole riippuvaisia yksittäisen ihmisen tai hänen elinympäristönsä (kyseisen paikan) muutoksista vaan esimerkiksi globaalien yritysten investointipäätöksistä. Ihmisen suora vaikutusmahdollisuus elinympäristöönsä on vaikeutunut ja ylipäänsä hyvin rajallinen. On vaikea tiedostaa ympäristön muutosten syitä niiden syntyessä laajojen globaalien tapahtumien vaikutuksesta. Tämä saattaa synnyttää yksittäisessä ihmisessä irtonaisuuden tunnetta asuinympäristöstään ja luonnosta. Se voi ilmetä epämu-kavuutena ja turvattomuutena eikä asuinympäristöön synny enää samanlaista sidettä eikä se samalla tavalla kietoudu osaksi elämää. Tällä tavalla myös paikat köyhtyvät koska siihen kytkeytyvien sosiaalisten verkostojen määrä vähenee.

Place making-teoriassa tutkitaan ruohonjuuritason vaikutusta paikan elvyttävänä tekijänä. “Toiminnallisesti onnistunut paikka on hyvin saavutettava ja havainnoitava ympäristössä, ihmisille tarjoutuu tilaisuuksia osallistua ja havainnoida muita ihmisiä aktiiviteeteissaan. Alue on mukava ja siitä välittyy hyvä kuva ihmisille. Se on sosiaalinen paikka, jossa tavataan muita ihmisiä.” (*What Makes a Successful Place?* 2018)

Yhteisön osallistaminen suunnitteluprosessiin auttaa luomaan aktiivista elävää kaupunkiympäristöä. Paikan luomiseen osallistuminen syventää heidän suhdetta ympäristöön. Aktiivinen ympäristö vetää muita ihmisiä puoleensa. Placemaking ei ole uusi ilmiö. Se syntyi vastaliikkeenä modernistiselle hajautetulle ja ylhäältä ohjatulle kaupunkisuunnittelulle. Tunnettuja ajatuksen perustajina tai laajasti tietoisuuteen tuoneina henkilöinä käsittelen Jane Jacobs ja Jan Gehl tutkimuksia.

Kirjassa *The Death and Life of Great American Cities* Jane Jacobs tiivistää elävän ja vaihtelevan kaupunkiympäristön muodostumisen neljä peruselementtiä: Ensimmäisenä hän nostaa esille sekoittuneen kaupunkirakenteen merkityksen. Alueella on hänen mukaansa sisällettävä useampia kuin yhdenlaisia toimintoa kuten asumista. Toisena Jacobs nostaa esille kaupunkirakenteen korttelien mittasuhteet. Hänen mukaansa korttelien tulisi olla lyhyitä ja yhteyksien ympäröiville kaduille tiheässä. Kolmantena hän nostaa esille rakennuskanna eri-ikäisten kerrosten muodostaman sekoittuneen kaupunkirakenteen merkityksen. Ja vii-

meisenä neljäntenä kohtana hän mainitsee vaatimuksen tarpeeksi suuresta asukasmäärästä paveluiden toiminnan varmistamiseksi alueella. (Jacobs 1961, s150-151)

Perjaatteet vastaavat verkon ja paikan työkalujen ominaisuuksia. Kohdan yksi periaate kuvaa paikan vahvuutta, mitä useampi verkkoon paikka on kytketty sitä vahvempi paikka on (tässä huomioitava kuitenkin verkkojen viretilojen keskenäinen vastaavuus). Vastaavasti vahvistunut paikka tukee taas vahvemmin sen osana olevia verkkoja. Esimerkkinä voidaan tarkastella vaikka viher-, kävely- ja pyöräilyverkoston kytkemistä keskenään. Yhdessä ne luovat viihtyisää liikkumisympäristöä, joka kasvattaa näiden liikkumismuotojen suosiota. Samalla niiden kytkeytyminen lisää luonnonympäristön käyttöaktiivisuutta ja luovat perustetta viherverkon kehittämiselle. Tätä teoriaa on tutkittu esimerkiksi suunnittelumenetelmässä the power of ten + (*What is Placemaking?* 2018)

Kohdassa kaksi Jacobsin käsittelemä asia voidaan rinnastaa verkkojen reikien määrä ja laajuuden määrittelyyn. Jotta verkko pysyy eheänä ja jatkuvana sen on oltava tarpeeksi tiheä. Tällaisena voidaan miettiä esimerkiksi ongelmaa lähöiden irtautumisessa keskustasta, jossa verkon osat ovat liian hajallaan. Tämän seurauksena verkko repeää ja alueiden välinen vuorovaikutus tämän verkon osalta menetetään. Yhtälailla verkon solmukohtien, paikkojen, vahvus vaikuttaa siihen kuinka paljon venytystä verkko kestää ennen repeämistä. Verkon tiheydellä voidaan luoda esimerkiksi eloisuutta alueelle sijoittamalla toiminnallisen verkon osia kävelylle optimaalisin välimatkoin.

Kolmanen peruselementin eri ikäisellä ja hintaluokaltaan monipuolisella rakennuskannalla mahdollistetaan monipuolisen, rikkaan ja vivahteikkaan ympäristön muodostuminen. Kaupunki tulee nähdä prosessina jonka luonnollisena osana on elinkaaren eri vaiheilla olevat verkot.

Kohdan neljä huomio on keskeinen aluekehityksen pohjalla. Esimerkiksi joukkoliikenteen reittien kehitykselle on keskeistä rakentaa verkkoa tarpeeksi relististen ja nopeasti saavutettavien kasvutavoitteiden varaan. Hajalleen levitetty kasvupotentiaali ei riitä tarpeeksi vahvan joukkoliikenneverkon kehittämiselle ja paikan viretila kehitty yksityisautoilupainotteiseksi. Asukasprofiili ja rakennustypologiat muotoutuu tämän vireen mukaan. Näin joukkoliikenteen jalkikäteen tuominen voi olla vaikeaa esimerkiksi yksityisautoilun viretilan pohjalta kehittyneen liian harvan asukastiheyden vuoksi.

Jan Gehl käsittelee teoksessaan *Cities for People* laajoihin havaintoihin ja analyyseihin perustuvaa kuvaa aktiivisen ja inhimillisen kaupunkitilan muodostumisesta. Erityisesti hän kuvaa teoksessaan liikkumisverkoston ja kaupunkitilan inhimillisen mitakaavan tärkeydestä viihtyisän kaupunkitilan ja sosiaa-

lisen vuorovaikutteisen verkoston muotoutumisessa. Tutkimuksissaan hän kuvaa hyvin yksityiskohtaisesti esimerkiksi aktiivisten paikkojen ja epäihmisläheisten paikkojen muotoutumisen eroja. Tärkeässä osassa tilojen muodostumisessa on erilaisten verkostojen oikeanlainen yhteen kytkeytyminen. Esimerkiksi tietynlaisten talotypologioiden, kevyenliikenteen, palveluiden ja tapahtumien kytkeytyminen. (Gehl 2010)

Placemaking - elävän kaupunkirakenteen reseptit: Alueen saavutettavuus ja yhteydet ovat keskeinen ehto elävän kaupunkitilan luomiseksi. Alueen turvallinen ja miellyttävä saavutettavuus parantavat alueen käyttöä. Samalla tavalla alueen läpi kulkevat keskeiset yhteydet luovat sosiaalista kanssakäymistä, lisäävät alueen tiedotettavuutta ja innostavat ohi kulkevia ihmisiä osallistumaan alueen toimintaan. Huomioimalla eri ihmisryhmien kuten eri-ikäisten kansalaisten erityiset tarpeet voidaan lisätä alueen sosiaalista monimuotoisuutta ja mahdollistaa mahdollisimman monien osallistuminen alueen toimintoihin. Alueen saavutettavuus eri liikkumistavoin monipuolistaa myös käyttäjäkuntaa. Yhtä lailla esimerkiksi julkisenliikenteen pysäkkien sijoittelulla voidaan tukea alueen toimintoja sijoittamalla niitä lähekkäin toimintojen kanssa. Keskeistä on herättää paikan kiinnostus. Aktiivinen ympäristö kutsuu helposti myös kulkevia tai muuten vain paikalle osuvia tutustumaan paikkaan keskeistä on paikan näkyvyys ympäristöön.

Toinen keskeinen tekijä on paikan mukavuus ja paikan ihmisten mielissä muodostama kuva. Paikan luoma ensivaikutelma on tärkeää. Ensivaikutelmaan vaikuttavia tekijöitä ovat tunne turvallisuudesta, paikan siisteys ja esimerkiksi istuinten sijoittelu. Turvallisuutta voidaan parantaa sisällyttämällä alueelle useita toimintoja ja näin aktivoimalla aluetta ympäri vuorokauden. Aktiivisuudella ja paikan näkyvyydellä ehkäistään myös ilkeävaltaa ja helpotetaan näin alueen ylläpitoa ja siisteyttä.

Kolmas tekijä elävän kaupunkiympäristön suunnittelussa on toimintojen ja aktiviteetin monipuolisuus paikassa. Aktiviteeteilla ja toiminnoilla luodaan ihmisille syy saapua ja palata paikalle. Sekoittamalla eri ikäryhmiä koskevia toimintoja voidaan houkutella laajemmin eri ihmisryhmiä ja näin aktivoida aluetta eri kellonaikoihin. Esimerkiksi esteettömyyden huomiointi suunnittelussa tai eri toimintojen kuten lasten leikkipaikojen ja kahviloiden sijoittelu lähekkäin helpottavat eri ryhmien toimimista alueella.

Neljäntenä tekijänä mainittiin paikan seuralisuus. Kun paikka saadaan kytkettyä osaksi ihmisten sosiaalisia verkostoja ystävien tapaamispaikkana, tuttuihin törmäämispaikkana ja tuntemattomiin tutustumisympäristönä esimerkiksi aktiviteettien kautta nämä vahvistavat ja syventävät todella paljon paikan merkitystä. (What is Placemaking? 2018)

Paikkalähtöinen suunnittelu

Esimerkkinä paikkalähtöisestä rakennetun ympäristön suunnittelusta käsittelen Olli-Paavo Koposen väitöskirjassaan esimerkkinään analysoiman arkkitehdin Luigi Snozzin suunnitteluperiaatteita Monte Carasson kaupungissa Ticinon Kantonissa Sveitsissä. Koposen analyysissä nousee esille hyvin vastaavia ajatuksia paikan hengestä, josta analyysissä käytetään käsitettä *genius loci*, jota vastaavaa alueen paikan erityyttä kuvaan työssä käsitteellä *viretila*. Vastaavasti Snozzin työssä yksittäisten detaljien sijaan pyritään joustavaan kokonaiskuvan hallintaan ja täydennysrakentamisen avulla paikallisia verkkoja pyritään vahvistamaan uudella ajallisella kerroksella.

Sen sijaan että Snozzi olisi pyrkinyt sitomaan uudet rakennukset ympäristöön jäljittelemällä olemassa olevaa arkkitehtuuria rakennukset suunniteltiin modernistisen arkkitehtuurin muotokieltä käyttäen. Tarkoitus oli luoda selkeä uusi kerros ympäristöön. Vanhan ympäristön kopioimisen sijaan tarkoitus oli luoda uusi kerros osaksi historian jatkumoa. Rakennusten ulkonäön sijaan historian ja paikallisen kontekstin rooli nousi merkittäväksi osaksi suunnittelutyötä. Menetelmästään hän käytti nimitystä ”territorion oppitunti”. Menetelmän tavoitteena oli tunnistaa ja lukea alueen merkityksen kannalta keskeisiä ympäristön, maiseman ja kaupungin merkityksiä ja historiallisia tekijöitä. Suunnitelmassa kartoitan näitä paikallisia ominaispiirteitä verkkojen avulla ja Linnanaukio paikkana rakentuu näiden verkkojen pohjalta.

Anonyymin esikaupungin sijaan Snozzin tavoitteena oli vahvistaa ja selkeyttää kuntalaisten kanssa kunnan omaa identiteettiä. Tavoitteena oli luoda alueelle selkeä keskus, sijoittamalla sinne alueen keskeisiä toimintoja kuten pallohalli, koulu. Sen sijaan että rakennukset olisi sijoitettu keskitetysti tyhjälle pellolle hän sijoitti ne osaksi olemassa olevaa rakennettua kokonaisuutta esimerkiksi esittämällä koulun sijoittamista vanhan luostarin tiloihin. Diplomityössä tämän lähestymisen pohjalla käytetään paikan hengen analysointia.

Tiukan kaavoituksen sijaan Snozz jätti kaavoituksen taksoituksellisesti vapaaksi. Hän ei määritellyt ympäristön kehitystä kankeuttavia yksityiskohtia kuten kattokulmia tai julkisivujen värejä. Sen sijaan keskeiseksi nousi katutilan muodostaminen, käytännöt miten yksityinen ja julkinen tila rajataan, katutilojen rajauksien vahvistaminen, katupäätteet, näkymät ja puistojen suunnittelu. Vastaavasti itse asuinrakentamiselle, pyrittiin jättämään mahdollisuus orgaaniselle kasvulle. Pääasia yksittäisten rakennusten sijaan on kaupungin kokonaiskuvan rakentuminen, *genius loci*, paikan henki. Rakennuksen tarkoitus oli sitoa yhteen erillisiä alueen tekijöitä. Keskeisenä tavoitteena oli si-

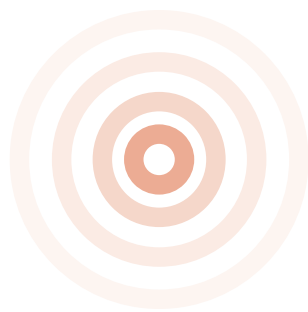
toa alue yhtenäiseksi, vahvistaa alueen identiteettiä ja luoda selkeästi uusi ajanjakso alueen historian jatkoksi. Vastaavalla tavalla diplomityön vision tarkoituksena ei ole museoida alueen vanhoja osia vaan luoda jatkuvuus yhteys historian ja nykyisyyden välille. Erillisinä nämä vanhat piirteet rappeutuvat ja lähinnä vain koetaan rasitteena alueen kehitykselle. Taitavasti paikan kautta uusiin verkkoihin kytkettynä nämä vanhat kerrostumat sen sijaan luovat ainutlaatuisen arvokkaan ilmaisen vireen ja alueen ainutlaatuisen identiteetin ja näi mahdollistavat globaalien verkojen virittämisen (kuten Snozzin modernit asuinrakennukset) paikan oman vireen mukaiseksi. Tällä tavoin luodaan alueiden ainutlaatuista *viretilaa* kestävästi sen sijaan että sitä pyrittäisiin pinnalisin keinoin kuten muodikkain tai teennäisesti ja huonosti vanhaa arkkitehtuuria jäljitellen luomaan alueelle lisäkustannuksin.

Edellä kuvattu suunnittelumetodi voidaan osaltaan mallintaa myös verkon ja paikan työkalun avulla. Keskeisiksi tekijöiksi ei noussut suunnittelua ja toiminnallisuutta kangistavat verkot kuten rakennusmateriaali (voidaan käyttää ajanmukaisia materiaaleja

eikä pyritä väkinäisesti jäljittelemään aikaisempien rakennetun ympäristön kerrostumia.) Sen sijaan keskeiseksi nousi laajojen paikallisten verkkojen tunnistaminen kuten vanha rakennuskannan muodostama verkko niin, jota eheytettiin uusien rakennusten sijoittelulla. Museoimisen ja rasitteena nähdyn sijaan vanha rakennuskanta sidottiin osaksi uudistusta toiminnallisilla verkoilla. Yksittäisten detaljien kuten räystäskorkojen sijaan keskeiseksi kokonaiskuva *genius loci*, verkkojen muodostama solmukohta paikka ja sen harmonia kokonaisuutena eli *viretila*. Uudet rakennukset sidottiin osaksi vanhaa jatkumoa, mutta joustavasti niin että ne mahdollistivat kehityksen ja muuntuvat tarpeet orgaanisena kasvuna.

Paikka ja verkko työkaluina

Työn teoriavaiheen kirjallisuustutkimuksella taustoitettiin työssä käytettävät *paikan* ja *verkoston* käsitteet ja niiden tärkeä merkitys elävän ja viihtyisän kaupunkirakenteen taustalla. Näiden pohjalta on muotoiltu työn analyysi ja suunnitteluvaiheita varten työkalut: paikka, verkko, verkosotjen ja paikkojen keskinäinen suhde sekä paikan ja verkon viretila.



1. Paikka

Työssä paikan käsitteellä kuvataan tiettyä osaa kaupunkirakenteesta. Tiukasti rajatun alueen tai vyöhykkeen sijaan paikka käsitetään ennemminkin vähitellen sen keskusesta poispäin heikkenevänä keskuksena.

Paikalla kuvataan työssä verkostokaupungin verkkojen välistä solmukohtaa. Sen välityksellä kaupunkirakenteen fyysiset, sosiaaliset, toiminnalliset, historialliset ja kulttuuriset verkot toimivat keskinäisessä vuorovaikutuksessa. Paikan avulla voidaan kytkeä yhteen myös eri laajuisia verkkoja kuten paikallisia ja globaaleja verkkoja.

Paikalla voidaan käsitellä eri laajuisia kokonaisuuksia tilanteesta riippuen. Esimerkiksi paikan käsitteellä voidaan kuvata kaupungin laajuiista kokonaisuutta ja tutkia sen suhdetta muihin kaupunkeihin ja globaaleihin verkkoihin. Vastaavasti paikalla voidaan tarkastella yksittäistä aukiota tai asuinhuonetta.

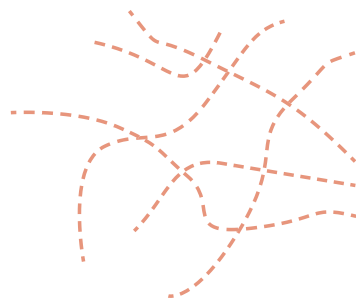
2. Verkostot

Verkolla kuvataan yksittäisiä kaupupunkirakenteen tekijöitä. Verkko mahdollistaa tietyn ominaisuuden keskinäisen kokonaiskuvan syvällisen ja laajan tarkastelun. Verkon rakenteen avulla voidaan kuvata verkon eli kaupunkirakenteen ominaisuuden vahvuutta, vakautta ja jatkuvuutta.

Työssä verkot jaetaan heikkoihin ja vahvuihin verkkoihin. Heikoilla verkoilla kuvataan laajoja verkkoja joiden kehitykseen vaikutetaan laajalla alueella. Vahvalla paikalla taas kuvataan sellaisia verkkoja joihin kyseisen paikan alueella on vahva hallinta. Heikot verkot voivat olla esimerkiksi nopeatempoisesti vaihtelevia muoti-ilmiöitä, kun taas vahvalla verkolla voidaan kuvata esimerkiksi rautatietä tai vesistöjen verkostoa, jonka muuttaminen on hankalaa.

Verkoilla on myös ajallinen ulottuvuus elinkaari ja vastaavasti myö toistuvina sykleinä tapahtuvaa aktiivisuuden vaihtelua (esimerkiksi aktiivisuuden vaihtelut vuoden tai vuorokauden eri ajankohtina)

Kuva 7. Paikalla ei ole rajapintoja vaan sen ominaisuudet heikkenevät vähitellen vaikutusalueen keskuksesta poispäin. Keskeinen käsite on paikan viretila, jolla kuvataan paikan henkeä eli ominaista piirrettä, toimintojen yhteneväisyyttä ja identiteitin vahvuutta. Tunnistamalla ja vahvistamalla paikkojen luontaisia viretiloja saavutetaan uusille osille ilmaista potentiaalia sen vahvistuessa paikan vuorovaikutuksen kautta.



Kuva 8. Verkko on työssä tasomainen malli, jolla hahmotetaan tietyn kompleksisen kaupunkirakenteen osan rakennetta. Sillä voidaan havainnollistaa osa-alueen muun muassa eheyttä, vahvuutta, tiheyttä ja vaikutus-alueetta. Tässä työssä keskitytään erityisesti tarkastelemaan paikallisia vahvoja verkkoja (tunnustettu arvo, joka suojaa verkkoa esim. kallis investointi tai ainutlaatuisuus)
Verkko toimii ohjaavana tekijänä orgaanisessa kaupunkirakenteessa!

3. Verkostojen ja paikkojen keskinäinen suhde

Verkot ja niitä yhteen sitovat paikat luovat yhdessä kaupungin verkoston, joka on yhtälailla kiinni myös globaaleissa verkostoissa. Työkalun avulla voidaan tarkastella verkkojen keskinäisiä suhteita tietyssä aluerajauksessa. Jokainen paikka on vuorovaikutuksessa verkkojen välityksellä muiden paikkojen kanssa. Vastaavasti verkostot kytkeytyvät paikkojen välityksellä keskenään. Tämän seurauksena todetaan ettei kaupungin yksittäisiä tekijöitä ole mahdollista kehittää irrallisina objekteina vaan niillä on aina vaikutus ympäröivään rakenteeseen ja laajempiin verkkoihin.

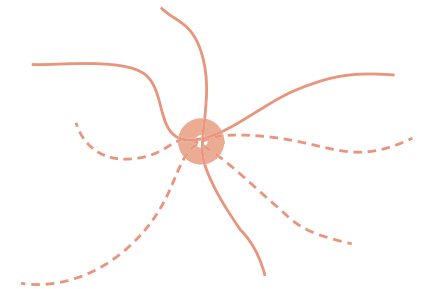
Mitä useammat verkot ja paikat kytkeytyvät keskenään sitä vahvemmaksi ne kehittyvät. Esimerkiksi toiminnallisilta verkostoilta rikas paikka muodostuu aktiivinen kohtaamispaikka, näin yhteen sidotuilla toimintoilla luodaan vakautta paikkaan. Vastaavasti mitä useammalla paikalla verkko on sidottu sitä merkityksellisemmäksi verkko muodostuu osana alueen identiteettiä.

4. Paikan ja verkon viretila

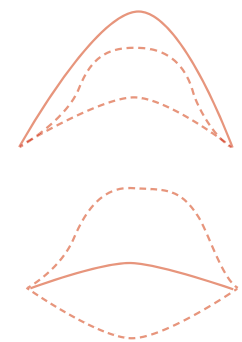
Paikan ja verkon erityisyyttä ja niiden osien harmoniaa kuvataan työssä viretilan käsitteen avulla. Viretilojen avulla kehitetään paikan henkeä ja ainutlaatuista identiteettiä. Tämä luo työkalun vastustaa epäpaikkojen ja paikattomuuden kehitystä.

Kun paikan viretila on vahva se synnyttää selkeän vetovoiman ympäristöön sen vireeseen sopivia verkkoja ja paikkoja kohtaan vastaavasti se hylkii vahvemmin sen kanssa riintasoinnussa olevia verkkoja ja paikkoja. Tällä tavalla kaupunkiin kehittyy gravitaation tavoin kaupungin orgaanista kehittymistä ohjaavia eri ominaisuuksia vetäviä ja hylkiviä voimia. Näin paikkojen välisen taloudellisen kilpailuaselman sijaan alueet erikoistuvat omiin teemoihin ja toimintoihin. Tämä helpottaa orgaanisesti elävien kaupallisten toimijoiden, asukkaiden ja esimerkiksi tapahtumien asettumista alueelle yhteisen tavoitteen mukaisesti. Syntyy hyödyllisiä synergioita ja ja pohja esimerkiksi kiertotalouden, jakamistalouden kehitykselle ym. kestävää kehitystä tukevien kaupunkiuidistusten luontevalle kehittymiselle.

Vahvavassa viretilassa oleva paikka voidaan havainnollistaa vahvana ankkurina. Se ei ole altis esimerkiksi markkinatalouden heilahtelevien kevyiden verkkojen muutoksille vaan luo tukevan pohjan siihen kiinnittyneille verkoille. Tämä luo myös luontevan jatkumon ja selkeän jatkuvan syy-seuraus-kehityskulun jolla myös alueiden ajalliset repeytymien syntymistä voidaan ehkäistä.



Kuva 9. Jokainen paikka vuorovaikuttaa, muiden samoihin verkkoihin kytkeytyvien paikkojen kanssa. Sama koskee keskenään paikan välityksellä yhteen kytkeytyviä verkkoja. Mitä useampaan paikkaan verkko on sidottu sitä tukevammin verkko on kiinni, samoin mitä useampaan verkkoon paikka tukeutuu sitä vahvempi paikan vire on (mikäli verkot ovat samsassa vireessä keskenään kohta 4).



Kuva 10. Ylempi samassa vireessä olevat verkot (katkoviiva) yhteysvaikutus luo vahvan viretilan niitä kytkevään paikkaan. Alempi kuvaaja havainnollistaa periaatetta kuinka vastakkaiset viretila aiheuttavat paikan epävireyttä ja heikentää paikan virettä, joka samalla heijastuu paikan välityksellä myös paikkaan kytkeytyihin verkkoihin.

Analyysi

Viime vuosikymmeninä telakka-toiminnan siirryttyä Pansion alueelle ja toimintojen Aurajoen alueella loputtua, jokivarsi on avautunut kansalaisten käyttöön ja sen varsien toiminta keskustan suunnalta on alkanut vähitellen levittäytyä alajuoksun suuntaan. Erityisesti Aurajoen itäpuolen alue on kuitenkin toteutunut suunniteltua ja potentiaalia elottomampana asuntorakentamisvaltaisena alueena.

Linnanaukion aluuen historia on pitkä ja vaiherikas. Sen osat ovat kehittyneet hyvin eri aikoina ja alueiden käyttötarkoitukset ja keskinäiset suhteet ovat vaihdelleet historian aikana. Tapahtumarikkaasta historiasta on jäänyt ympäristöön hyvin merkittäviä kerrostumia ja osia Turun historiasta, kehityksestä ja kasvusta sen eri ajoilta. Tässä työssä pyrin osoittamaan ja huomiomaan näiden kerrostumien muodostaman verkoston alueella. Pitkän ajanjakson seurauksena syntynyt paikan henki perustuu yhtenäiseen syy-seuraus-rakenteeseen. Jokainen uusi alueen vaihe on pohjautunut aiemmin tehdyille päätöksille. Vastaavasti seuraavat päätökset ovat jatkaneet tätä ketjua ja näin kehittynyt seurausten ja päätösten muota kasautunut ainutlaatuinen nykytila on hyvin arvokas, vahvasti virittynyt, ja tulisi turvata aluetta kehitettäessä.

Sen sijaan että Linnanaukion historiallisten osien ”museoitaisiin” iraallisiksi objekteiksi ympäristöstään ja altistettaisiin rappeutumaan käyttämättöminä tässä työssä nämä rakenteet on tarkoitus säilyttää osana täydennysrakennettavaa ympäristöä ja kytkeä osaksi uudistuvia toiminnallisia verkkoja. Ymmärtämällä näiden osien potentiaalin olemassa olevina alueen erityisyyden piirteinä voidaan saavuttaa jotain ainutkertaista ja juurruttaa uudistukset alueen rikkaaseen historiaan.

Sen sijaan että alueelle yritettäisiin pinnallisin keinoin luoda imagoa, alueen rikas historia tarjoaa paikan erityisyydelle valmiin perustellun ja luontevan tavan. Parhaimmillaan alueen uudet kerrostumat muodostavat mielenkiintoisen keskustelun aikaisempien kerrostumien kanssa luoden ajallista syvyyttä juurruttaen uudet kerrokset osaksi syvältä historiasta kumpuaavaa jatkumoa.

Diplomityön analyysivaiheessa keskeisenä tavoitteena on tunnistaa asetettujen suunnitteluongelmien, kaupungin asettamien ja työlle muuten asetettujen tavoitteiden pohjalta keskeisten osatekijöiden muodostamia verkkoja. Analyysin tavoitteena on tunnistaa olemassa olevia rakenteita ja piirteitä, jotka tukevat Turun kaupungin kehittymistä vetovoimaisena, kilpailukykyisenä, kestäväenä sekä hyvinvoivanva kaupunkina.

Analyysin työkaluina käytetään työn teoriaosassa käsiteltyjä työkaluja *verkko* ja *paikka*. Analyysilla kartoitetaan olemassa olevia kaupungin ja luonnon, fyysisiä ja toiminnallisia verkkoja ja niiden kytkeytymistä paikkojen välityksellä. Työn laajuuden vuoksi analyysissa ei ole tarkoituksena paneutua syvällisesti yksittäisiin osa-alueisiin. Sen sijaan tavoitteena on osoittaa näiden verkoston osista muodostuva verkko-kokonaisuuksia, niiden ongelmakohtia ja niiden mahdollisuuksia paikan kehitykselle niin koko Suomen tasolta yksittäisen Linnanaukion osan skaalassa. Näitä olemassa olevia verkkoja kehittämällä voidaan eheyttää Linnanaukion rikkoutunut rakenne. Verkkoja tutkitaan analyysin osassa *Verkot osana Linnanaukiota*.

Toisena analyysivaiheen osan *Paikat verkkojen solmukohtana* tarkoituksena on analysoida kuinka alueen nykyinen paikkojen henki muodostuu? Tavoitteena on myös selvittää miten tätä voimavaraa ja vahvaa identiteettiä voitaisiin entisestään voimistaa alueen kehityksellä ja hyödyntää työn tavoitteiden saavuttamiseksi.

Linnanaukion vahvuus on sen suunnaton identiteetin rikkaus, paikkojen diversiteetti ja syvä historia. Analyysillä pyritään perustelemaan miksi alueelle kehityksen pohjaksi ei ole tarpeellista eikä kestävää kehittää väkinäistä uutta identiteettiä. Sen sijaan pyritään osoittamaan ja vahvistaa nykyisiä piirteitä. Tavoitteena on kytkeä uudistukset yhtenäiseksi jatkumoksi alueen rikkaasta historiasta sekä eheäksi kokonaisuudeksi merellisen Turun ytimenä.

Verkot osana Linnanaukiota

Suunnitteluongelma Linnanaukion alueen pirstaloitumisesta johtuu aluetta halkovista rajapinnoista ja ja siitä että sen osat ovat heikosti ympäristöön kytkettyjä keskusten reuna-alueita. Verkkojen analyysillä tunnistetaan alueen halki kulkevia keskeisiä laajempia verkkoja ja potentiaalisia kytköksiä uusiin verkkoihin. Tässä työssä verkoilla käsitellään lähinnä teoriaosassa määritellyjä paikallisia verkkoja, joiden potentiaali (vahva viretila ja arvokas luonteenpiirre) on suuri. Niiden uudelleen rakentaminen tai muuttaminen on kallista, hankalaa tai mahdotonta niiden koostuessa monimutkaisesta ajallisesta kerroksellisuudesta. Käsiteltävät verkot valitaan huomioiden Turun tavoitteiden toteutumisen kannalta keskeisiä tekijöitä. Verkkojen valinnassa painotetaan myös sitä kuinka suuri vaikutus juuri Linnanaukion alueella on niihin.

Turun kaupunki kehittyi kyseiselle paikalle sen potentiaalin ansiosta, jotka maantieteellinen sijainti ja ympäristön luonto tarjosivat. Suunnittelun kannalta on keskeistä ymmärtää suunnittelualueen kehityksen historiaa tunnistaaakseen sen nykyisten arvojen kannalta onnistuneita ja haasteellisia vaiheita. Ennen luonto ohjasi orgaanisen kaupungin kehitystä ja kasvu oli luontevaa ja elävä kaupunkirakenne kehittyi luonnostaan alueiden rakentuessa hidastempoisesti perinteitä kunnioittaen. Modernistisen ajan kaupunkirakennetta repivä vaikutus näkyy myös Turun kaupungin rakenteessa ja modernististen arvojen varaan laajentuneen kaupungin eheyttäminen on keskeinen tavoite myös kaupungin strategiassa. Verkoilla kartoitetaan kaupunkirakenteen osien nykyistä kuntoa ja perustellaan työn suunnittelusuudessa vision ympäristöä ehostavaa vaikutusta.

Sijainti merenrantakaupunkina Itämeren pohjoisrannalla tarjosi hyvät yhteydet maailmalle ja Aurajoki mahdollisti hyvät yhteydet kaupungin halki syvemmälle sisämaahan. Yksi kaupungin keskeisistä tavoitteista on merellisen identiteetin korostaminen, joten merellisten verkkojen merkitys korostuu suunnittelussa.

Paikalliset ja globaalit arvot heijastuvat myös Turun kaupungin strategioihin. Erityisesti kestävä kehitys, elävä sekoittunut kaupunkirakenne ja kaupungin identiteetin vahvistaminen ovat globaleja ilmiöitä, joihin työssä pyritään vaikuttamaan kehittämällä verkkojen rakennetta ja vuorovaikutusta sekä alueella.

Linnanaukion alue levittäytyy rannikon kaupungiosilta Ruissalon ja Hirvensalon saarille muodostaen linkin saariston ja mantereen rajapintaan. Aurajoki virtaa Turun kaupungin läpi yhdistäen Turun kulttuurin, kaupunkipuistot ja kaupungin historian punaisena lankana laskien Linanaukiolle - Turun portille saaristoon.

Kestävä kehitys ja muut globaalit ilmiöt luovat haasteen : kuinka vastata niihin säilyttäen samalla alueen ainutlaatuiset paikalliset arvokkaat piirteet. Sen sijaan, että olemassa olevia monivaiheisen historian muodostamia rakenteita pidettäisiin rajoitteina pyritään ne työssä kääntämään vahvuuksiksi. Kaupunki on jatkuva kompleksinen prosessi. Vahvoilla verkoilla tälle prosessille voidaan luoda selkeät suuntaviivat paikan vireenä. Tämä auttaa jäsentämään kehitystä ja uutta rakennetta kankean sapluunan sijaan joustavasti turvaten yhtenäisen kokonaiskuvan toteutumisen.



MATKAKESKUS

KAMPUS

RATAPIHA

KAUPPATORI

VANHA KESKUSTA

LINNAKAUPUNKI

LÄNSSATAMA

SATAMA

RUISSALO

LINNANNIEMI

TELAKKARANTA

KORPPOLAISMÄKI

HEIKKILÄN KASARMIN
ASUINALUE

LAUTTARANTA

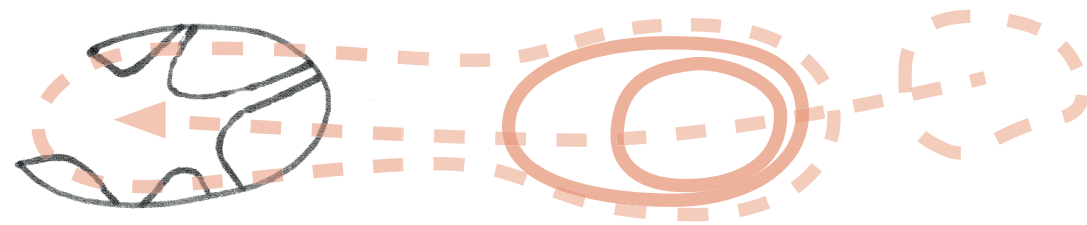
HIRVENSALO

100 500 1000m

Kuva 11. Suunnittelalueen sijainti Turun kaupunkirakenteessa. Mittakaava 1:20000



Turun kaupunkirakenteen painopisteen kehitys



Kuva 12. Vasemmassa laidassa Linnanaukonalue, keskellä Turun vanha keskusta Tuomiokirkon ympäristössä ja laajentunut nykyinen keskusta, oikealla laidalla Koroinen, jonka alueelta Turun kehitys sai alkunsa.

“Linnanaukolle laskeva Aurajoki on Varsinais-Suomen valtimo. Se on kulttuurin kokoaaja, ikiaikainen kanssakäymisen valtaväylä, entinen Suomen ja Lapin raja, kaupungin luonnollinen keskiakseli. Aurajoki ympäristöineen kertoo lähes kaiken Turun historiasta ja paikallisista oloista. Jokivarren miljöö kuvaa ihmisen ja luonnon vuosisataisen yhteiselon ympäristövaikutuksia. Kulttuuri – luonto yhteys näkyy jokea pitkin kauas esihistoriaan. Maankohoamisen myötä asutus ja siihen liittyvät keskuspaikat ovat siirtyneet kohti pake-nevaa merenlahtea. Aurajoen ja saariston suojaaman satamansa ansiosta Turku oli liikenteen, kulttuurin, uskonnon ja talouselämän keskuspaikka satojen vuosien ajan.” (Saarinen & al. 2007 s.50)

Varhaisimmat pysyvästä asutuksesta löydetty merkit Turun alueelta on ajoitettu aina kivikaudelle asti. Halisten ja Kuralan kylien alueilta asutus on vähitellen laskeutunut alajuoksun suuntaan maan kohotessa ja vai-keuttaessa kauppalaivojen kulkua ylös Aurajokea. (Saarinen & al. 2007 s.116) Aikaisin maininta Aurajoen sa-tamakaupungista on vuonna 1154 Pohjolan rannikoista Al-Idris nimisen arabialaisen oppineen Parelmossa laatimassa kartassa, jossa alue on merkitty Finmarkin Abuwa-nimisenä kaupunkina. 1100- ja 1200- luvuilla Aurajokivarren asukasmäärä kasvoi selvästi, asutuksen painopiste alkoi laskea joen alajuoksun suuntaan ja Ko-roisista muodostui keskeinen satamapaikka. (Saarinen & al. 2007 s.13)

Turku, Suomen ensimmäinen kaupunki perustettiin 1200- luvun loppupuolella ilmeisesti tarpeesta luoda hiippakunnalle arvokas keskuspaikka. Kaupungin pe-rustamisen yhteydessä aloitettiin Tuomiokirkon raken-taminen, jonne myös piispanistuin siirrettiin Koroi-sista. Samalla-alettiin rakentaa nykyistä Turun linnaa Aurajoen-alajuoksulle Anisniemenä tunnetulle saarelle kaupungin edustalle. Kronikkatiedon mukaan samalla paikalla oli jo aiemmin sijainnut Aurajoen suuta var-tioinut maavarustus 1100-luvulta. Aurajoki-varren sa-tamatoiminnan juuret ajoittuvat ainakin Turun linnan alkuun asti. (Linnakaupunki OYK 2008, s.1) Maanpin-nan nousun ja laivojen koon kasvun seurauksena sata-ma siirtyi ajan myötä yhä alemmas Aurajoen vartta.

Turun Linna kehittyi osissa saavuttaen ny-kyisen laajuutensa 1500-luvun puolivälissä Linnan toimiessa kruunun hallinnon keskuksena. Samoihin aikoihin aloitettiin myös laivanrakennus- ja telakkatoi-minta linnan edustalla. Maannousun seurauksena Tu-run linnan edustan linnankenttä laajeni yhdistäen lin-nan saaren kiinni mantereeseen. Linnanaukolle Linnan meren puolelle rakentui Linnanniemen alue 1700-lu-vulla aloitettujen Aurajoen joen alajuoksun edustan Ka-navaniemen ruoppauksien myötä. Ruopattu maa-aines sijoitettiin paikalla aiemmin sijainneiden Multasaaren ja Kalastajasaaren kohdalle ja yhdessä maan kohoami-sen seurauksena saaret laajenivat yhteen Turun linnan niemeksi. (Linnakaupunki OYK 2008, s.1)

*Syy-seuraus-rakenne -
ajallinen kerrostuminen,
herkkä kompleksinen
tasapaino (syvät kerrok-
set pohjalla ja perusteita
monille myöhemmille
päätöksille)*

*Vahvat luonnonverkot
ohjasivat orgaanista muo-
dostumista pakottamatta
- jokivarreta muodostui
luonteva kasvusuunta
- eloisa jalankuljettava
mittakaava syntyi luon-
nostaan*

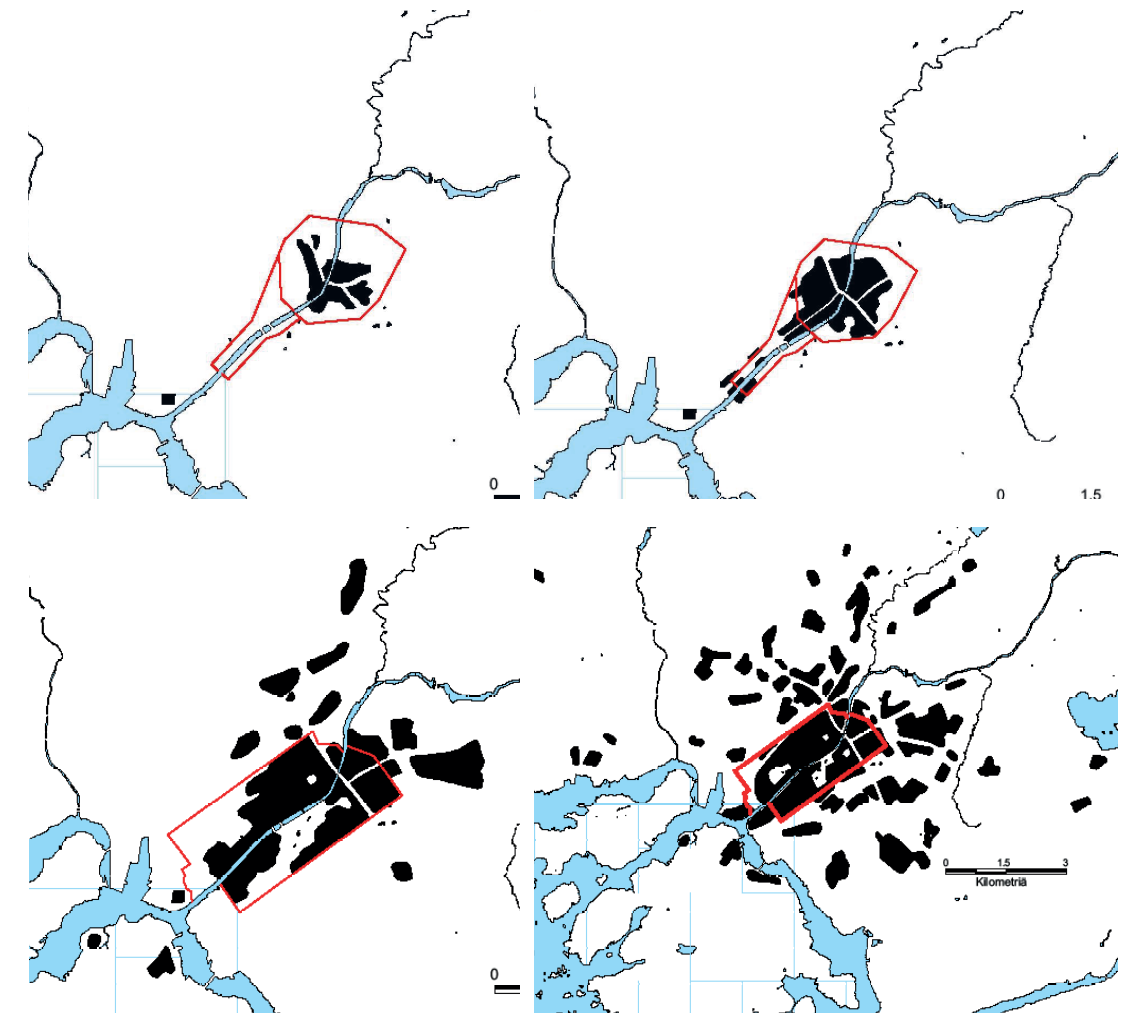
Turun kaupungin kasvaessa kaupunkirakenne levittä-ytyi Turun linnan suuntaan ja Engelin 1828 laatimassa Turun kaavassa kaupungin ruutukaava-alue jatkui jo Turun linnan edustalle linnakentälle asti. Linnan ja kaupungin väliselle uudelle alueelle muutti asumaan laivatelakan työntekijöitä, mutta muuten ruutukaava jäi toteutumatta alueen satamatoiminnan kehittyessä. 1870-luvulla Linnan edustalta tuodun sataman rauta-tieyhteyden keskustasta irti rajaamat kaupunginosat muutettiin satamatoiminnan alueiksi. (Linnakaupunki OYK 2008, s.1)

Turun kaupungin kehitys jatkui länteen päin Aurajoen alajuoksun suuntaan Turun tavoitellessa mer-kittävää Suomen satamatoimijan asemaa. Huippunsa tämä Turun läntisten alueiden kehitys saavutti 1921

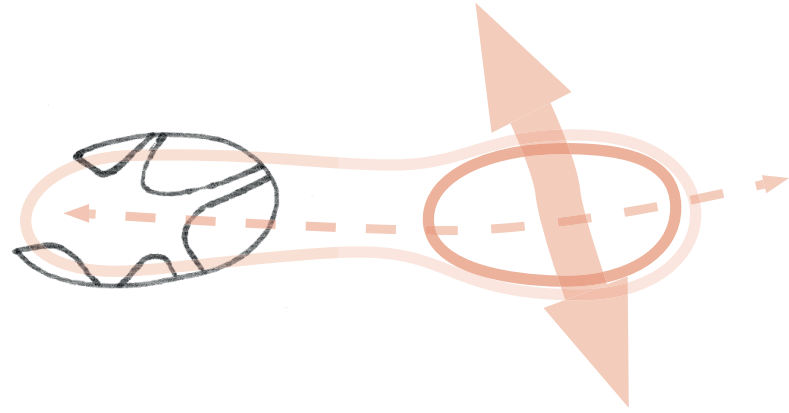
Bertel Jungin luomassa Suur-Turun-kaavassa, jossa esi-tettiin Turun uuden keskustan perustamista sataman yhteyteen. Jungin suunnitelmassa nykyisen Linna-kaupungin alueelle esitettiin muun muassa yliopiston kampuksen siirtämistä Turun kauppatorin yhteydestä. Suunnitelma kuitenkin kaatui liian kalliina hankkeena ja alueen visio uutena keskustana jäi toteutumatta. (An-derson & Hujala & Kiiski-Finel 2002)

”Aurajokisuuta hallitseva Turun linna jää ny-kyään satama-alueen varjoon, mutta 1920-luvun suun-nitelmassa se oli keskeisessä asemassa. Jungin ideana oli yhdistää ”muistomerkki sivistyksen ensimmäisestä jalansijasta maassamme” uuteen suomalaiseen yliopis-toon.” (Kyttälä 2011)

*Kuvasarja: Maankäyttö
ja kaava-alueen raja 1650
(kuva 13.) Maankäyttö
1800 / kaava-alueen
raja 1650 (kuva 14.)
Maankäyttö 1900 / kaa-
va-alueen raja 1828 (kuva
15.) Maankäyttö 1950 /
kaava-alueen raja 1828
(kuva 16.)
Kuvasarja osoittaa kau-
pungin kasvua joen suun-
taisesti aina 1900-luvun
loppuun asti.*



Kaupunkirakenteen repeytyminen



Kuva 17. Ensimmäisen kunnollisen yleiskaavan laatiminen käynnistyi Turussa vuonna 1965. Siinä päädyttiin kaupunkirakenteena niin kutsuttuun ristikaupunkimalliin. Ristikaupungin Turun suuntainen akseli jäi kasvutavoitteiden alituttua toteutumatta ja kehitys suuntautui pois päin Turun keskustasta. Liian laaja suunnitelma ja korkeat kasvuvariot, johtivat alikehittyneisiin keskuksiin ja yhtenäisen kaupunkiverkoston repeytymiseen.

Vielä keskiajalla Turku oli pieni kaupunki Tuomiokirkon ympärillä ja linna sijaitsi siitä erillään suojaten sen kauppayhteyksiä Aurajoen alajuoksulla. Rakentuminen oli hyvin vapaata ja orgaanista. Turku sai ensimmäisen ruutukaavansa vuonna 1828 C. L. Engelin laatiessa empireasemakaavan. 1900-luvulle asti keskusta levittäytyi Tuomiokirkolta Aurajoen myötäisesti Turun linnaa kohti. 1950-luvulle tultaessa kaupunki oli alkanut vähitellen levitä myös viime vuosikymmenien aikana ruutukaava-alueen ulkopuolelle kaupunkia kehystävä pientalovaltaisina alueina. Suurin osa väestöstä kuitenkin asui vielä kaava-alueen sisällä. Lähiörakentaminen alkoi voimakkaana 60-luvun alkupuolella ja sen seurauksena kehittyi niin kutsutun postimerkkikaavoituksen (alueiden itsenäisen kehittämisen) myötä irrallisia lähiöalueita.

Ensimmäisen kunnollisen yleiskaavan laatiminen käynnistyi Turussa vuonna 1965. Siinä päädyttiin kaupunkirakenteena niin kutsuttuun ristikaupunkimalliin. Tavoitteena oli hajauttaa palveluita ja kehittää tiivistä rakentamista pääkasvuakseleille. Hirvensalon suunta jätettiin reserviksi, kun asukastavoitteet todettiin liian suuriksi. Tämän seurauksena tähänastinen koko kaupungin historian ajan jatkunut rakentuminen sataman suuntaan pysähtyi. Itse yleiskaavan toteutukseen ei toteutunut sellaisenaan vaan poikkesi selvästi suunnitelmasta ja monet sen aluekeskukset jäivät toiminnoiltaan vajaiksi. Osaltaan tästä syystä monet uusista asukkaista muuttivat ympäristökuntien pientaloalueille. Tämä vahvisti vaikutusta ja pääkasvu suunnat jäivät heikoiksi ja rakentuivat tavoiteltua harvemmiksi.

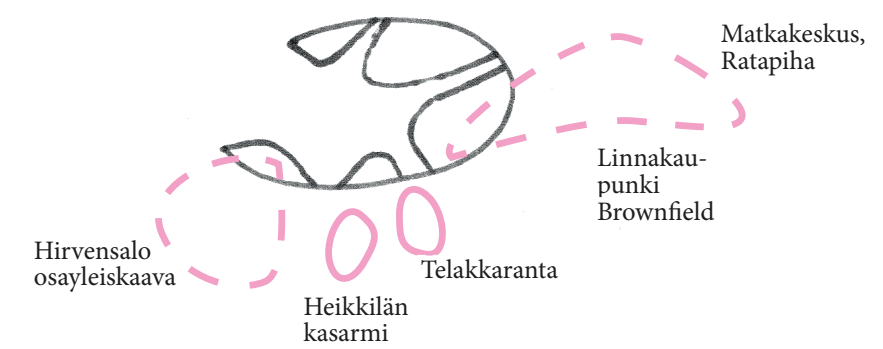
Kaupungin keskusta on säilynyt eloisa ja tiiviinä, mutta seuturakenne on hajonnut ristikaupungin myötä. Turun suuntaisen kasvuakselin toteuduttua erittäin heikkona Hirvensalon kasvusuunnan reserviin jättämisen ja Aurajoen suuntaisen vähäisen kasvun seurauksena kaupunkirakenteen kehitys on suuntautunut

nimenomaan pois päin Turun rajojen ulkopuolelle. Kehitys on johtanut ongelmiin liikenteen ja ympäristöhaittojen osalta erityisesti keskustan alueella. Sillä on ollut myös merkittäviä negatiivisia vaikutuksia Turun sosiaalisen rakenteen ja talouden kannalta. Vuonna 2001 vahvistetussa Yleiskaavassa 2020 keskeisiksi tavoitteiksi nostettiin harvaan toteutuneen ja hajanaisen rakenteen tiivistäminen keskustan palvelurakenteen kehittämiseksi. Myös kulttuurimaiseman säilyttäminen ja laaditun viherverkoston toteutuminen otettiin keskeisiksi tavoitteiksi kaupungin kilpailukyvyyn kehittämisenä. (YK 2020 6-10)

Keskusta-asumisen suosio on säilyttänyt yhä voimansa. Erityisesti Helsingin alueella lapsiperheiden määrä keskusta-alueella on lähtenyt kasvuun. Vetovoimatekijöiksi listataan niin helposti saavutettavat palvelut ja luonnon läheisyys. *Kivikaupunki pursuaa nyt lapsia, ja Helsingissä tilanne on historiallinen – katso laskurista, miten lasten määrä on kehittynyt kotikulmilasi* otsikoitiin Helsingin Sanomissa marraskuussa 2018 (HS 2018). Tässä työssä tavoitteena on kehittää alueelle keskusta-asumista, jolla voidaan tarjota ympäristökuntia monipuolisempia asumisprofieileita keskusta-asumisen mahdollistamiseksi. Tässä voidaan hyödyntää Turun naapureihinsa suhteutettuna isomman koon tarjoamaa kilpailuetua kehittämällä haja-asutusalueelle suuntaavan asukaskuntaa kuten lapsiperheitä koskelevaa keskusta-asumista. Kilpailua voidaan parantaa korostamalla ja kehittämällä esimerkiksi pienempien asutokokojen kompensointia hyvillä julkisilla liikenneyhteyksillä ja lähellä sijaitsevilla monipuolisilla palveluilla, virkistysalueilla ja harrastuksilla - ulkoistamalla omat velvoitteet kuten yksityisautoilun ja pienen takapihan joukkoliikenteen palveluiksi ja monimuotoisiksi puistoiksi.

Mikäli Linnanaukion kasvua ei ohjata keskitetysti ja kokonaiskuvan pohjalta nykyisen säröilyn seurauksena revenneet verkot eivät eheydy, mikä on erityisesti keskustatoimintojen leviämisen ja joukkoliikenteen kehityksen kannalta suuri ongelma. Erityisesti rajapinnat (mm Linnanaukion alue) saattavat alikehtyä ns. nukkumalähiöiksi ja näiden ranta-alueiden todellinen potentiaali voidaan menettää.

Kasvualueet Linnanaukion ympärillä



Kuva 18. Linnakaupungin alueelle tavoitellaan asuntoja 10000 asukkaalle ja Hirvensalon väkiluvun on tavoitteena on kaksinkertaistua. Heikkilän kasarmialueen muuntamista asuinalueeksi kaavaillaan ja nyt rakentuva Telakkaranta-alue luo oman paineensa alueen kehittämiseksi. (Yleiskaava 2020 seloste, s.63-68) Samanaikaisesti toteutuvat suunnitelmat vaikeuttavat alueiden yhteensitomista ilman laajan kuvan tarkastelua suunnittelun pohjaksi.

Linnanaukion alueen ympäristöön kohdistuu samanaikaisesti erittäin suuret erilliset kehityshankkeet ja näiden järjestelyillä on merkittävät vaikutukset muun muassa kestävän kehityksen kannalta. On mahdollista, että Linnanaukion alueen nykyisen säröytymisen takia alueet kehittyvät erillään ja vaara toisintaa ristikaupungin alikehtyminen on olemassa.

Uuden yleiskaavan 2029 laadinta on vielä kesken. Siinä Turun kaupungin kehitys ja kasvusuunnat on määritelty kestävän kaupunkirakenteen analyysien pohjalta. Yleiskaava 2020 tavoitteiden tapaan tavoitteena on tiivistää olemassa olevaa kaupunkirakennetta. Luonnollisen kasvun lisäksi väkiluvun uskotaan kasvavan maan sisäisen muuttoliikenteen ja maahanmuuton seurauksena. Kasvu tulee ennusteen mukaan painottumaan eniten (85% kasvusta) kestävän kasvun vyöhykkeelle. Kaavassa vyöhyke muodostaa säteeltään 3km laajuisen kehän keskustan ympärille. Tämän lisäksi aluetta on jatkettu kehän ulkopuolelle joukkoliikenteen käytäviä pitkin. Turun kaupungin uuden väestöennusteen mukaan keskustan väestön kasvu on 23,3% 12715 uutta asukasta vuosien 2016/17-2029 välillä. Vastaava ennuste Hirvensalon ja Kaksikerran alueille on 29,4% 3213 uutta asukasta (suurin kaikista suuralueista) Turun keskimääräisen tavoitteen ollessa 13,7% 25710 uutta asukasta (YK 2029, s.63-68)

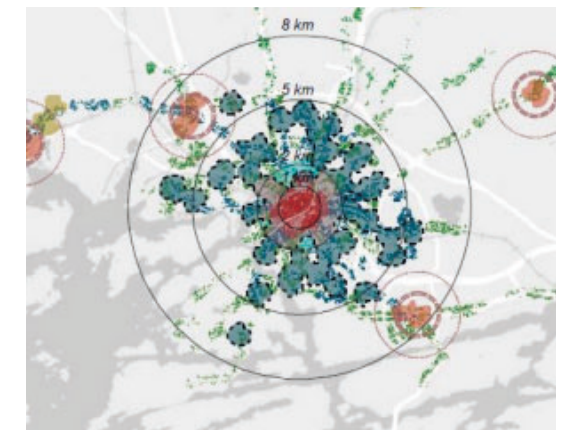
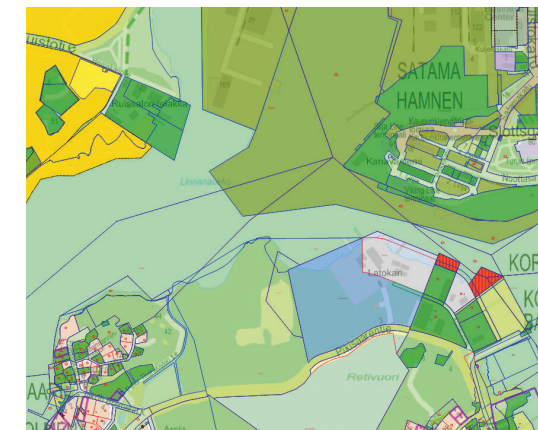
Pelkästään Linnakaupungin Turun linnan pohjoispuolelle levittyvälle alueelle tavoitellaan asuntoja 10000 asukkaalle. Hirvensalon esitetyn osayleiskaava ehdotuksen mukainen maankäytön toteutuminen edellyttää saaren asukasmäärän kolmin kertaistamista 18 000 asukkaaseen. Näiden lisäksi suunnitellaan myös Korppolaismäen eteläpuolelle sijaitsevan Heikkilän kasarmialueen muuntamista asuinalueeksi. Osaltaan myös jokivarren Telakkarannan alueen rakennushankkeiden edistymisen luo paineita ja tarvetta kehittää

Linnanaukon aluetta. Näiden lisäksi tässä työssä esitetään pidemmälle tulevaisuuteen sataman toiminnan siirtymistä ja keskustan kasvattamista kiinni mereen ja Ruissaloon uudella Länsisataman-kaupunginosalla. Havainnollistavana esimerkkinä työssä käytetään kooltaan Länsisatamaa vastaavaa Tampereen Hiedanrannan kehityshanketta, jossa tavoitellaan 25 000 uutta asukasta ja 10 000 uutta työpaikkaa (Hiedanranta 2019).

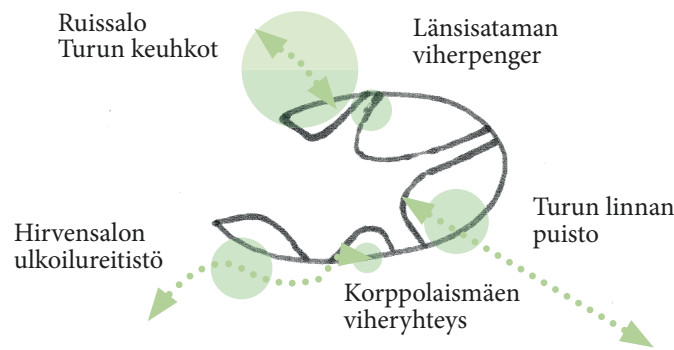
Urban zone I-III tutkimushankkeiden pohjalta laadittu kestävän kaupunkirakenteen vyöhykemalli Turun kaupunkiseudun kaupunkikudoksia. Tutkimuksessa ollaan havainnollistettu kaupunkirakennetta jaettuna kolmeen vyöhykkeeseen jalankulkukaupunki, joukkoliikennekaupunki ja autokaupunki. (YK 2029 s.62) Tutkimuksen kartta osoittaa hyvin kuinka sisempi joukkoliikennekaupunki rajautuu nykyisessä Turun kaupunkirakenteessa olevalli brownfield-vyöhykkeelle, johon myös Linnanaukion ympäröivät kasvualueet kuuluvat. Kuvasta on havaittavissa myös vahva ristikaupungin luode-kaakko suuntainen akseli. Vastaavasti korostuu Aurajoen lounas-koilinen suuntaisen akselin heikkous erityisesti meren suunnalta, jossa harmaa vyöhyke puhkaisee lähes keskustaan asti. Näin toteutuessa Linnanaukion alueesta tulee harmaata yksityisautoilun ja siksi vain asuinrakentamisen aluetta. Ja Hirvensalon kasvu hajautetaan useisiin joukkoliikennekaupungin vyöhykkeisiin (sin) irralleen keskustasta ja vaara keskustan alikehtytyselle ja joukkoliikenteen epäonnistumiselle on suuri huomioiden yleiskaavan kasvunustaiden ja Hirvensalon osayleiskaavan kasvutarpeen eron.

Kuva 19. Maanomistusten kartta osoittaa Linnanaukion alueen olevan lähes kokonaan kaupungin omistamaa maata, jolloin alueen kehityksen hallinta on kaupungin käsissä.

Kuva 20. Urban zone I-III tutkimushankkeen pohjalta laadittu kestävän kaupunkirakenteen vyöhykemalli: Turun kaupunkiseudun kaupunkikudoksia osoittaa Linnanaukion potentiaalipuuttumisen mallista.



Turun kansallinen kaupunkipuisto



Päätös Turun kansallisen kaupunkipuiston perustamisesta tehtiin vuonna 2013. Tätä aiemmin aluetta oli esitetty muun muassa yleiskaavassa 2020 (YK 2020 1999, s.10) Keskeisiä kansallisen kaupunkipuiston alueeseen sisällytettäviä ja vaalittavia arvoja ovat kaupunkiluonnon monimuotoisuuden säilytys, kansallisen ja kaupungin oman kehityksen kannalta merkittävä rakennettu ympäristö ja merkittäviksi luokitellut puistot ja viheralueet. Muita alueelta vaadittuja ominaisuuksia ovat alueen yhtenäinen jatkuvuus ja ekologiset käytävät kaupungin sisältä ympäröivään luontoon, mikä mahdollistaa sekä ihmisten että eläinlajien siirtymisen kaupungin eri osien välillä. (*Kansalliset kaupunkipuistot*)

Turun kaupunkipuisto ulottuu Ruissalon saaresta Koroiisiin ja Kuralaan asti mukailen Aurajoen vartta. Jokivarsien lisäksi kaupunkipuiston rajaus sisältää myös keskeisten kukkuloiden puistoalueet ja joitain muita erillisiä puistoalueita. (Saarinen 2005, s.25) Rajaukseltaan pitkä, Turun keskustan läpi kulkeva alue yhdistää niin Turun historian kuin myös sen kulttuurin kannalta keskeisiä rakennettuja ympäristöjä kuten Yliopistonmäen, Tuomiokirkon ympäristön, muita Aurajokivarren arvokkaita osia ja Turun linnan ympäristön. Eheällä viheryhteydellä on tärkeä rooli eläinlajien monipuolisuuden kannalta ekologisenä käytävänä. Alue mahdollistaa kehitettynä myös viihtyisän kävely- ja pyöräilyverkoston yhtenäisen runkolinjan kaupungin halki.

Perustamisvaiheessa kaupunkipuiston rajaukseen on jätetty varauksia potentiaalisille myöhemmin sen osaksi kytkettäville alueille. Yksi näistä alueista on Linnanaukkoon rajautuva Telakkarannan ja Korppolaismäen alue. (Saarinen 2005, s.31) Alueella on historiallisesti erittäin merkittävä asema sen muodostaessa portin Turkuun Turun linnan parina niin kult-

tuurimaisemassa kuin linnoituskäytössä 1500-, 1700- ja 1900-luvuilla. Linnanaukion alue on historiallisesti ja kulttuurimaisemallisesti erittäin merkittävä risteyskoh- ta (Saarinen 2005, s.51,52), mutta nykyään se nimenomaan katkaisee kansallisen kaupunkipuiston rakenteen. Verkko on yhdistetty alueen läpi vain vesialueen yli kulkevana kapeana käytävänä. Tämä osoittaa hyvin konkreettisesti Linnanaukon alueen tämän hetkisen pirstaloitumisen ja sen vaikutuksen Turun kaupungin kokonaisuuden kannalta merkittäviin verkkoihin.

Linnanaukiolla on mahdollisuus kehittyä myös tärkeänä viherverkoston risteyskohtana jos liitetään Pitkäsalmen Hirvensalon puoleinen rantavyöhyke osaksi kaupunkipuistokokonaisuutta yleiskaava 2020 tavoitteiden mukaisesti. Kytköksen tekeminen osaksi kaupunkipuistoa on perustamisselvityksessä todettu sen aikaisen tilanteen mukaan toimimattomaksi (Saarinen 2005, s.47), mutta vahva Linnanaukion alueen kokonaisvaltainen kehittäminen voisi mahdollistaa myös eheiden viherverkkojen kytkemisen valtakunnallisesti arvokkaaseen Ruissalon – Hirvensalon maisema-alueeseen. Näin luotaisiin myös potentiaali Pitkäsalmen viheryhteyksille sen Natura 2000-alueille Katariinanlaakson, Rauvonlahden ja Vaarniemen muodostamalle alueelle. Samalla luodaan vahvempi peruste näiden viheralueiden kehittämiselle ja suojelemiselle Linnanaukion ympäristön kasvualueiden osilla. Vaikka säännöt estäisivät alueiden liittämisen osaksi kansallista kaupunkipuistoa on näiden luotoalueiden merkitys tärkeä arvokkaiden luontoarvojen ja virkistyskäytön osalta. Selkeillä verkoilla luodaan yhteydet Turun keskustasta kaupungin kauniisiin luonnonympäristöihin ja näin niiden kehittäminen on perustellumpaa verrattuna vain alueen sisäiseen käyttöön.

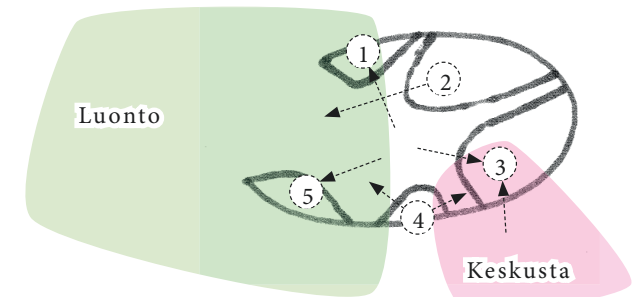
Kuva 21. Linnanaukion alueella on merkittävä rooli Turun kansallisen kaupunkipuiston verkoston rakentumisen kannalta sen toimiessa linkkinä Aurajoen jokivarren ja Ruissalon välillä. Kansallinen kaupunkipuisto muodostaa kaupungin halki Aurajoen suuntaisesti yhtenäisen ketjun maaseudulta saaristoon. Linnanaukion kohdalla yhteys kuitenkin katkeaa ja alue on kytketty vain veden päältä.

Nykyisessä prosessissa kaupunkipuiston verkko joudutaan rakentamaan kaavoitukse ylijäämästä irrallisista osista (kuten puistot jne.), sen jatkuvuus on paikoin heikkoa ja potentiaalisia alueita jää jopa kokonaan liittämättä yhteyksien puuttumisen vuoksi. Linnanaukion alue on kaupungin omistamaa aluetta ja sen takia voidaan menetellä päinvastoin suunnitellen kansallisen kaupunkipuiston verkko kaavoituksen pohjaksi. Näin suunnittele- malla ja eheyttämällä kriittinen särö voidaan voimistaa selkeästi kansallisen kaupunkipuiston merkitystä koko Turun alueelle ja identiteetille.

Kuva 22. Turun kansallisen kaupunkipuiston rajaus. Linnanaukion kohdalla yhteys on vedetty vain veden päältä muodostaen selkeän epäjatkuvuuskohdan muuten yhtenäisessä verkostossa.



Kauniit maisemat ja monimuotoinen ympäristö



Kuva 23. Linnanaukion keskeiset näkymät ja alueiden maisema-arvot. 1.Ruissalon luonnonrannat 2.Näkymät Länsisataman kärjestä Airstolle asti 3.Turun linna Linnanniemen dominanttina 4.Näkymät Korppolaismäen päältä keskustan ja saariston suuntiin 5.Lauttaranta Aurajoki-akselin pääteenä

Topografialtaan Linnanaukon alue on hyvin tasaista ja matalaa. Työssä rajattu alue koostuu suurilta osin laivaväylien ruoppauksen jättömaasta ja muusta täytemaa-aineksesta rakennetusta rantaviivasta. Niiden maa-aineita ei ole merkitty maaperäanalyysojen kartoituksiin. (YK 2035 s.112) Vahvana kontrastina tasaiseen satamakenttään Linnanaukon aluetta kehystää vehreät kukkulat. Engelin Turun keskustaan vuonna 1828 laatiman asemakaavan tapaan myös Aurajoen alajuoksujen kukkuloiden laet on jätetty rakentamattomiksi. Kukku- loilla on keskeinen vaikutus ympäristön historiassa.

Linnanaukion alueelle on luonteista myös vahva kontrasti rakennetun ja luonnollisen vesirajan välillä. Ruissalon ja Hirvensalon luonnolliset rantatörmät kuvaavat alueiden rakentamattomuutta ja vehreyttä ja korostavat niiden luonnetta saarina ja virkistysalueina. Satama-alueiden kivirakenteiset laiturit sen sijaan viestivät rakennetusta ympäristöstä ja jatkavat yhtenäisesti keskustan aurajoen laitoja aina Linnanniemen kärkeen asti.

Linnanaukon ympäristöstä löytyy useita näkymiltään ainutlaatuisia paikkoja. Erityisesti niemien kärjistä avautuu kauniita saaristomaisemia, joista avautuu pisimmillään näkymiä aina Airstolle asti. Myös näkymät keskustan ja joen suuntaan ovat keskeisiä alueen toiminnallisten ydinten asemoinnin kannalta. Pitkien näkymien lisäksi Linnanaukon yli avautuvat näkymät niemien välillä ovat oleellinen osa alueen kehittämistä.

Korppolaismäen päältä Maununtyttärenpuiston laidan kalliolta avautuu mahtavat maisemat ilta-auringin valaiseman jokivarren ympäristöön. Paikka tarjoaa ainutlaatuisen mahdollisuuden havainnoida kokonaisnäkymää Turun keskustasta aina sen edustalla avautuvaan saaristoon asti. Puisto on jo nyt pienentynyt kallion räjäytysten seurauksena ja sen merkitys ja mahdollisuus viheryhteytenä tulisi huomioida ja turvata.

Maisemaan avautuvien näkymien lisäksi alueella sijaitsee paljon maisemallisesti tärkeitä kohteita. Turun linna on alueen keskeinen historiallinen merk- kirakennus. Se on toiminut yhdessä Korppolaismäen kanssa Turun porttina ja muodostaa mereltä saavuttaessa Turun kaupungille tunnusomaisen kulttuurimaisen- na. Satama-alueen kaavassa 68/1952 säädetään rakenuksille maksimikorkeus, jotta linnan rooli hallitsevana

elementtinä maisemassa säilyy.

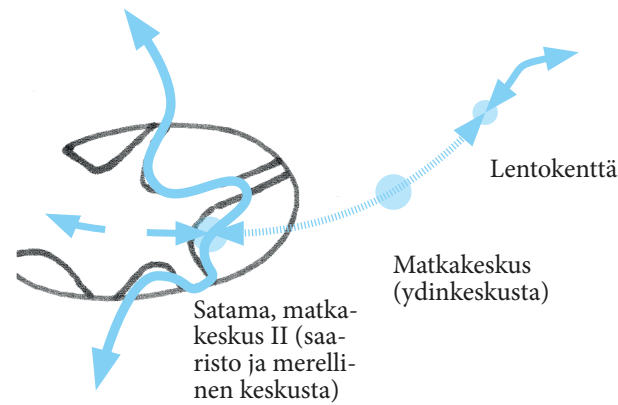
Vastaavasti Ruissalon idylliset huvilat ja Hirvensalon Pikisaaren rinteiden idyllinen pientaloalue toimivat vahvoina merellisen Turun maiseman tunnusmerkkeinä. Osia niistä on suojeltu ja liitetty osaksi Turun kansallista kaupunkipuistorajauksia. Jokivarren rakennettu kulttuurimaisema on myös merkitty valtakunnallisesti merkittäväksi rakennettujen kulttuuriympäristöjen kokonaisuutena. (YK 2029)

Aurajokisuulla 1800- luvun lopulta 1980-luvulle asti toimineen laivateollisuuden ääilyneiden rakenteiden kuten laituri- en, nosturien, teollisuusrakennusten ja muiden alueen toimintaan liittyvien teollisuusrakennusten ja -rakennelmien kokonaisuus on keskeinen osa Turun kaupunkikuvaa ja laivanrakennusteollisuuden kasvua ja kukoistusta toisen maailmansodan jälkeen. (Museovirasto 2009)

Forum Marinum-museo ja sen edustan museolaivat luovat keskustasta asti havaittavan kiintopisteen Aurajoen suulle. Yhdessä säilytettujen satamanosturien kanssa ne luovat vahvan maisemallisen piirteen ja vaikuttavat jokivarren tilallisuuteen. Jokimaiseman kokonaisuus koostuu kiinteän rakennetun ympäristön lisäksi oleellisesti myös näiden elementtien vaikutuksesta samalla muistuttaen toiminnasta, jonka seurauksena sataman alue ja Turun kaupunki kehittyi nykyisekseen.

Linnanaukon alueella sijaitsee merkittävän rakennetun ympäristön lisäksi luonnonarvoiltaan tärkeitä, maisemallisesti alueen monimuotoisuutta ja erityisyyttä tukevia kohteita. Ruissalon alue kokonaisuudessaan jalopuulehtoineen, niittyineen, rantakosteikkoineen ja naapurisaarineen muodostaa tärkeän maisemakokonaisuuden osana Turun kaupunkipuistoa ja Natura-2000 alueita. Korppolaismäen kallioiden lomassa olevat lehtimetsät, kedot ja niityt edustavat nekin arvokkaiksi todettuja luontoarvoja. (Saarinen 2005, s.52) Linnan puisto sisältää jäänteitä useista historiallisista vaiheista ja on tärkeä osa linnan kokonaisuutta. Linnanaukon alueelta löytyy myös satamatoiminnan ja puutarhavihityksen seurauksena tulokaslajeja, jotka viestivät alueen keskeisestä roolista osana kansainvälistä verkkoa. Hirvensalon puolella Retivuoren jyrkäne alusmetsineen on myös merkitty keskeiseksi alueen luontoarvoksi. (Hirvensalon OYK s.14-15)

Osa kansainvälistä liikenneakselia



Linnanniemen satamatoiminnan historia ulottuu pitkälle Turun linnan alkuajoille asti. Nykyään sillä on keskeinen rooli Turun henkilöliikenteen laivaterminaali-alueena. Sen kautta kansainvälinen laivaliikenne erityisesti Ruotsin suunnalta kytkeytyy osaksi valtakunnallista ja seudullista verkostoa. Alue linkittyy osaksi Euroopan laajuista TEN-T ydinverkkoa. Samalla tavoitteena on kehittää Turun asemanseutuja. (MAL 2016, s.6-7). Liikenneakseli kytkee yhteen sataman, Turkuun kaavailtavan matkakeskuksen ja lentokentän. Näiden välinen sujuva logistiikka ja joukkoliikenne on keskeinen tavoite toimivan liikenneverkon kehittämiseksi. Se mahdollistaa Turun kehittymisen matkailukohteena ja liikenteen solmukohtana. Uudet kehitettävät yhteydet ja palvelut tuovat lisäarvoa myös Linnanaukion keskukseen kehittämislle.

Merellinen saaristo on yksi Suomen matkailun kärkihankkeista. Turun Linnanaukion alueella on potentiaali toimia myös Manner-Suomen ja Turun edustalla levittäytyvän saariston solmukohtana. Tarjoamalla luontevan keskuksen näiden palveluiden kehittämiselle ja kytkemiselle osaksi globaalia ja valtakunnallista joukkoliikenneverkostoa. Käsittelen tarkemmin näiden verkkojen mahdollisuuksia kappaleessa Vesi kulkureittinä.

Linnakaupungin osayleiskaavassa on ehdotettu rautatien liikenneyhteyttä satamaan. Yleiskaavassa 2029 varaudutaan Tunnin juna-hankkeen toteutumiseen (YK 2029, s.18). Yhdessä nämä luovat Linnanaukion suuren potentiaalin hyvin saavutettavana asuin-, työpaikka- ja liiketoiminnan alueena.

Uusi yhteisterminaali ja Linnanniemen alueen vapautuminen satamatoiminnasta osaksi keskustaa tarjoaa mahdollisuuden kehittää myös terminaalien liittymistä kaupunkirakenteeseen. (Yhteisterminaali 2018) Nykyisessä ratkaisussa terminaalit on erillään ja alue on lähes autio lauttayhteyksien saapumis- ja lähtöaikojen ulkopuolella. Rakentamalla aktiivinen elävä keskusta kiinni terminaalisiin seutu aktivoituu aivan uudella tavalla ja terminaalista tulee osa keskustaa. Kiinnostava kaupunkirakenne heti terminaalista ulosastuttaessa kutsuu matkailijaa viettämään aikaa Turussa pelkän läpikulun sijaan. Vastaavasti helppo mahdollisuus tutustua kaupunkiin ja merelliseen saaristoon aivan terminaalien lähtötunneissa parantavat risteilymatkojen kutsuvuutta ja kaupallisia mahdollisuuksia. Referenssi-kohteena kaupunkirakenteeseen kytkeytyvästä terminaalista voidaan tarkastella Tukholman uuden matkustajaterminaalien sitomista kaupunkirakenteeseen (Jordana 2010).

Keskeinen haaste on terminaalien liikenteen ohjaus niin, ettei liikenne häiritsevästi kuormita katuverkostoa haitaten alueen muuta toimintaa ja kehitystä. Esimerkiksi Jätkäsaaren terminaalien liikennemuutosten ratkominen jalankulku ja pyöräilyliikennettä verottaen osoittaa terminaalit ja arkeisen liikenteen sekoittamisen ongelmallisuuden (Helsingin uutuudet 2008).

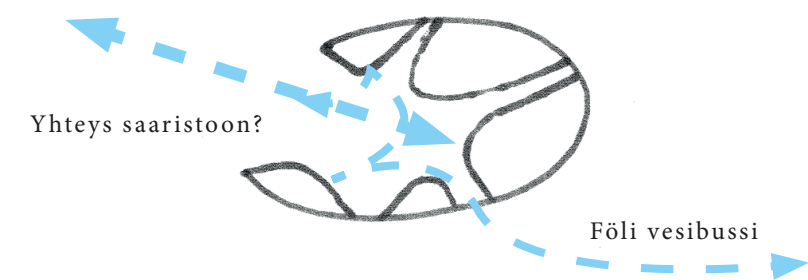
Kuva 24. Turun kansainvälisen liikenteen akseli kulkee Linnanaukion kautta, jonka osana erityisesti Linnanaukion meriyhteyksien merkitys korostuu. Alue linkittyy osaksi Euroopanlaajuisia TEN-T ydinverkkoa. Turun kaupungilla yhtenä tavoitteena on kehittää Turun asemanseutuja Linnanaukion ollessa yksi niistä. (MAL 2016, s.6-7).

Verkostat tulee jäsentää niin, että ne eivät häiritse toistensa tai muun kaupunkirakenteen toimintaa. Linnanaukion alueella on nykyisten lauttaterminaalien tarpeiden vuoksi linja-autopysäkit ja raideyhteys, jota on aiemmin tarvittu erityisesti rahdin kuljettamiseksi. Linnanaukion kehitysvaiheessa on uudelleen tutkittava alueen verkkojen yhteensovittaminen.

Kuva 25. Varsinais-Suomen saariston yhteyksien ”metrokartasta” on havaittavissa verkoston vaikea saavutettavuus Manner-Suomesta, koska yhteydet sijaitsevat hajallaan keskustan ulkopuolella.

Kuva 26. Saariston rengastie on keskeinen osa saariston saavutettavuutta ja myös sen kytkeminen selkeästi osaksi matkailuverkostoa, Linnanaukion porttia saaristoon, olisi tärkeää.

Vesi kulkureittinä



Kuva 27. Tällä hetkellä yhteydet Varsinais-Suomen saaristoon ovat epäselvät hajallaan vaikeasti saavutettavina - Turusta voisi kehittää portin saaristoon, jonne eri saaristoreitit kootaan - saariston matkailu kehittyä. Sen myötä luontoarvojen merkitys korostuu - opitaan arvostamaan ja suojelemaan saaristoa ja merialueita. Fölin vesibussilla on suuri potentiaali merellisen identiteetin rakentamiseksi osaksi arkea.

”Koska saavutettavuus tulee jatkossakin olemaan saaristomatkailun kehittämisen avaintekijä, on palvelut ja tuotteet järkevää koota suurempien keskittymien kuten kaupunkien tai matkailukeskittymien yhteyteen. Näiden ns. saariston porttien kautta matkailijoiden on helppo päästä nauttimaan maailman kauneimmasta saaristosta ja sen monipuolisista palveluista.” (Visit Finland 2015)

”Säännöllinen yhteys Aurajoesta Turun saaristoon olisi matkailun piristysruiske -- Turun saaristo on matkailun aarreaitta, mutta tällä hetkellä saaristoon saavutettavuus on heikko. Saaristoon pääsy vaatii etenkin sesonkina omaa autoa, aikaa, pitkää pinnaa tai omaa venettä.” (Turun Sanomat 2017)

Saaristomatkailun edistäminen on yksi Suomen matkailun kärkihankkeita. Edistämisen keinona on nostettu esille Turun Aurajoen kehittäminen saaristomatkailun henkilöliikenteen solmukohtaksi. Tällä hetkellä liikenneyhteyksiä Turun keskustasta on olemassa muutamia lähisaariin pienemmillä vesibusseilla mm. Vepsän ulkoilusaarelle. Ulkosaaristoon Paraisten, Nauvon ja Korppoon eteläpuolelta alkavan laajan Saaristomeren-kansallispuiston alueelle ei ole vielä suoraa yhteyttä, koska saariston yhteyksialukset liikennöivät alueen saarille Nauvon Pärnäsistä. Vastaavasti muun muassa Pähkinäsaaren ja Maisaaren kulkeva alus lähtee Naantalin Rymättylästä (Ulkoilusaaret 2019)

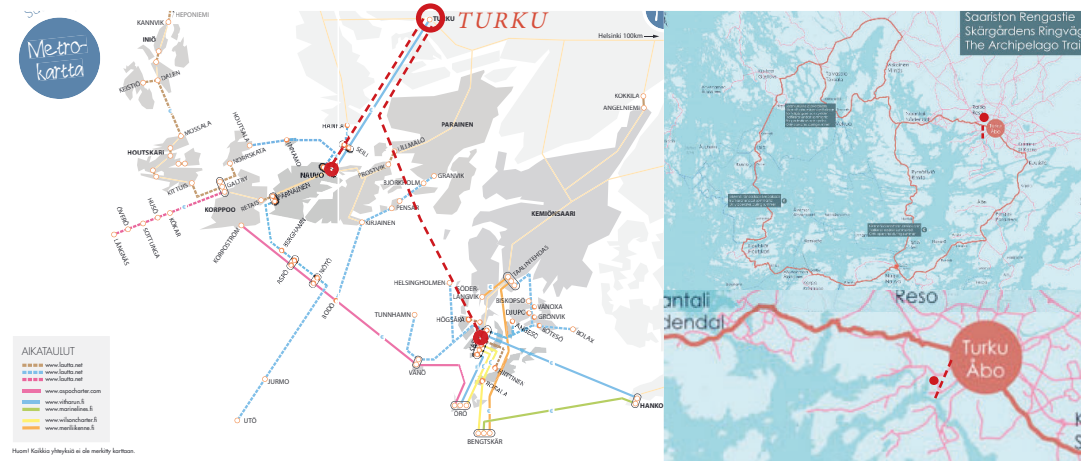
Mielipidetutkimuksissa on noussut esille myös Naantalin roolin matkakohteena sekä Turkulai-

sille, että turisteille (Forsman & Pohjanheimo 2019, s.76,84). Naantalin lisäksi yhteyttä voisi miettiä myös joihinkin muihinkin merenrantakeskuksiin paikallisliikenteen ja turismin kannalta.

Joukkoliikenteen suunnitellut päälinjat eivät tue jokivarren kehitystä. Ne sijaitsevat etäällä molemmin puolin Aurajokea, joten linjojen kuljettamat matkustajat suuntaavat keskustan läpi aktivoimatta itse jokivarren keskusta-alueita. Turun sisäistä vesibussiliikennettä on kokeiltu ja se on todettu käyttäjämäärissä ja asiakaspalautteissa hyvin menestyksekkääksi. (Föli 2017) Vesibussiliikenne Martinsillan ja Ruissalon kansanpuiston välillä aloitettiin vuonna 2017 ja sitä on jatkettu kesäkausina.

Linnanaukko vesialueen toimii vahvana rajapintana alueiden välillä. Liavaliikenteen takia alueella ei voida soveltaa kiinteitä siltaratkaisuja. Sen sijaan Aurajoen Förin tapaisilla lauttayhteyksillä ja avattavilla silloilla voidaan käyttää alueen halki kulkevien verkostojen rakentamiseen. Esimerkkinä voidaan käyttää Tukholmassa sijaitsevan Hammarby sjö-järven poikki kulkevaa lauttayhteyttä. Vastaavalla ratkaisulla voitaisiin parantaa esimerkiksi Hirvensalo ja Ruissalon saavutettavuutta.

Alueella on myös mahdollista kehittää yksityistä pienvenetoimintaa mm. pienten venevuokraamoiden, vierasvenesatamien ja saaristomatkailun toimintoja.



Kuva 28. Vuodesta 2017 asti toiminnassa ollut vesibussi toimii osana Turun joukkoliikenteen verkostoa tarjoten helppoa saavutettavan merellisen kokemuksen osaksi kaupunkilaisten arkea.

Kuva 29. Nykyisestä jatkettu vesibussin runkolinja raitiotielinjan visiokuvaan istutettuna.

Ohoi! Nokka kohti Ruissaloo.



Liikenteen selkeys ja hierarkia



Kuva 30. Toimivat nopeat kestävän kehityksen mukaiset yhteydet Linnanaukion niemien välillä.

Sen lisäksi että kävelykeskustat lisäävät alueen viihtyisyyttä parantavat ne huomattavasti alueen liikenneturvallisuutta. Ympäri vuorokauden aktiivisesti toimiva ympäristö synnyttää samalla myös sosiaalista turvallisuutta. Esimerkiksi pyöräilyn esimerkikaupunkina pidetty Kööpenhamina osoittaa kuinka oikeanlaisella kokonaisuudella suunnitellulla luodut kävely- ja pyöräilyliikennettä suosivat liikennejärjestelyt selvästi heijastuvat näiden liikkumismuotojen suosioon.

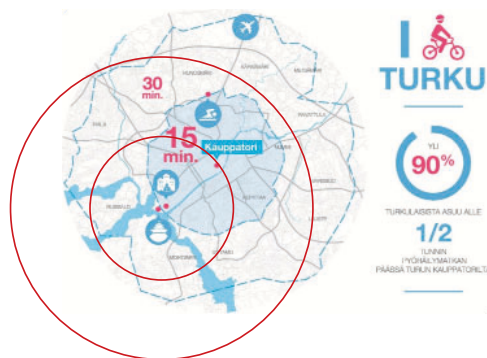
Linnanniemen tulevaisuutta käsitelleessä yleisötilaisuudessa *Linnanniemen Future Forum* nousi selvästi esille ihmisten tahtotila nimenomaan kävely- ja pyöräily-yhteyksien kehittämiseksi Turun linnan ympäristössä. Kävelyn ja pyöräilyn tukemisen tahtotila ilmenee laajemminkin esimerkiksi Werner Brögin vuonna 2003 tekemissä tutkimuksissa. Niissä ilmenee, että suurin osa eurooppalaisista kokee autoliikenteen sietämättömäksi (22%) tai pitää sitä tuskin siedettävänä (55%). (Vaismaa & Al 2011 s.58)

Jotta kehityksen osalta päästään merkittäviin tuloksiin se edellyttää väistämättä henkilöautoliikenteen suosimisen lopettamista. Esimerkkinä tutkimuksessa Vaismaa käyttää Genevessä 1980-luvun lopulla toteutettu massiivista 100km pyörätiehanketta. EPäonnistuttuaan se osoittaa, kuinka pyöräilyverkon kaupunkirakenteen päälle liimaaminen ei tuota toimivaa ratkaisua vaan vaaditaan liikennejärjestelyn kokonaisvaltaisempaa suunnittelua. (Vaismaa & Al 2011 s.49-52,66)

Sen sijaan yksittäisillä vahvoilla ja selkeillä muutoksilla kuten Helsingin pyöräbaana voidaan luoda pyöräilyä ja muuta kevyttä liikennettä selkeästi edistävä ratkaisu. Näin ilmaistaan, että asiaa pidetään merkittävänä ja sen kehityksen panostetaan. Tällaiset yhtenäiset kevyenliikenteenväylät tarjoavat viihtyisiä liikkumisyhteyksiä kevyenliikenteen keskustien välillä. Näin voidaan luoda kävelyalueiden kokonaisuus. Hyvällä verkolla on vahva voimaannuttava vaikutus paikkojen ja niiden identiteettien kehitykselle kävelykeskuksina kuten TURussa esimerkiksi: Halisten alue – yliopiston ja Tuomiokirkon ympäristö - Jokivarsi – Linnanaukio – Ruissalon ulkoilualueet – Hirvensalon ja Katariinanlaakson ulkoilualueet.

Vaikka kaupunkirakenteessa tavoitellaan sekoitettua rakennetta ei sama päde liikenteeseen. Sen sijaan rakenteen selkeys ja eri kulkumuotojen linjojen keskenään leikkaamisen minimoointi tuottaa viihtyisää ja kaikkien kulkumuotojen kannalta toimivaa liikennettä. (s.49 Vaismaa & Al)

Yhtenä ratkaisuna kävelykeskuksille ja liikenteen selkeyttämiselle työssä tutkitaan sektorimallia. Sitä sovellettiin ensimmäistä kertaa 1970-luvulla Houten ja Groningen kaupungeissa on periaatteena luoda keskuksen ytimeksi tiiviimpi kävelykeskusta. Keskus jaetaan sektoreihin, jota kiertää autoilun kehäväylä. Suora liikkuminen autolla sektorilta toiselle on estetty. Kevytliikenne ja julkinen liikenne saavat vapaasti ylittää sektorien rajoja. Näin luodaan kynnys auton käyttöön lyhyillä kaupungin sisäisillä matkoilla ja samalla tehdään vaihtoehtoisista ratkaisuksista laadullisesti parempia. (s.74 Vaismaa & Al)



Kuva 31. Turun keskustan-alue koko laajuudessaan on nopeasti polku- ja pyöräillä saavutettavissa selviää Turun pyöräilyn kehittämissuunnitelman kaaviosta. Tässä työssä kuvaan on havainnollistettu vastaavasti Linnanaukion saavutettavuuden vyöhykkeet.

Verkkojen yhteenveto

Turun identiteetin kannalta keskeiset verkot, kuten ainitlaatuiset viherverkostot, Turun kehityksen kannalta keskeiset vesiyhteydet ja historiallisesti arvokkaan ympäristön verkot risteävät Linnanaukion alueella.

Linannaukion nykyinen säröytyminen vaikuttaa verkostojen epäjatkuvuutena. Linnanaukion ympäristössä tapahtuu voimakasta samanaikaista kasvua, mutta se on hajallaan Linnanaukion ympärillä erillisinä keskittyminä etäällä toisistaan. Kasvuennusteiden mukaiset tavoitteet eivät välttämättä toteudu tai itsesääntään riittä näin monen eri alueen muodostaman kattavan verkoston rakentumiseksi, jota esimerkiksi oikeasti toimiva joukkoliikenne vaatii.

Ristikaupungin toteutuminen on kuihtunut luode-kaakko-akseliksi ja Turun luonnollinen kaupungin perustamisesta modernismin alkuun jatkunut Aurajoen suuntainen kasvu on lähes tyrehtynyt. Nykyinen kasvu suuntaa pois päin merestä ja Turun kaupungin identiteetin, Aurajoen jokivarren, linjasta. Linnanaukion kehityksellä on kriittinen vaikutus Turun kaupunkirakenteen eheyttämiseksi ja kestävän liikkumisen kulkumuotojen tukemiseksi. Alue sijaitsee keskustan ja saariston rajapinnassa ja on avainasemassa merellisen Turun kehitykselle.

Paikat verkkojen solmukohtana

Turun uusi waterfront

Linnanaukon vision tavoitteena on luoda merellinen Turun uusi keskus. Linnanaukon alue sijaitsee saariston ja mantereen rajapinnassa - Aurajoen ja meren leikkauspisteessä. Merenrantakaupungeissa ympäri Eurooppaa on meneillään vastaavanlaisia kehityshankkeita, jossa merenrantaan kiinni kasvaneita kaupunkien keskustoja pyritään avaamaan ja laajentamaan merenrannan brown-field-alueille.

Entisten teollisuus- ja satama-alueiden arvo kaupunkitilana ollaan todettu ja niiden kehittämisestä on tehty keskeisiä kehityshankkeita rannikkokaupunkien merellisen identiteetin vahvistamiseksi. Rannikon maa-alueiden käyttö on todettu kannattavaksi niiden arvonnousun myötä ja teollisuustoimintojen siirtyessä syrjemmälle kasvavan keskustan tieltä.

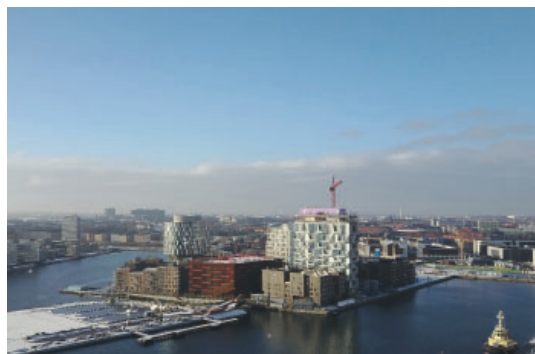
Seuraavaksi käsittelen referenssinä muutamaa erilaista kohdetta waterfront-alueen kehittämisestä Turun Linnanaukiota vastaavien kehityshankkeiden kautta. Sen jälkeen tutkin Turun asukkaiden ja turistien mielipiteitä merellisen Turun kehittämisestä *Miltä merellinen Turku tuntuu?*- tutkimuksen ja tämän projektin aikana järjestetyn Linnanniemen-alueen avoimen seminaaritalaisuuden *Linnanniemi Future Forum* pohjalta.

Kuva 32. Linnanaukion alue muodostaa verkostojen solmukohdan mutta samalla sen nykyinen rakenne luo vahvan särön näiden verkkojen rakenteeseen.



Linnanaukion alue on Turun kaupunkirakenteen ja identiteetin kulmakivien polttopisteessä. Näiden verkkojen eheyttämisen kannalta keskeistä on niiden sitominen keskenään yhteen paikan välityksellä. Meren verkostot kuten saariston liikenne ja luonto tulisi solmia yhteen Turun leskustan ydinosien kanssa: Miten merellisyyttä voisi tuoda keskustaan? Kuinka kulttuuria ja keskustaa voisi tuoda merelle? Miten merenrannasta voisi luoda kaupunkikulttuuria ja matkailua elostavan solmukohdan? Millainen paikan nykyinen henki on ja mistä se juontuu?

Referenssikohteet maailmalla



Nordhavn Kööpenhamina - Aktiivinen kaupunkitila, palvelut ja julkinen tila rantaviivoille ja laitureille

Nordhavn on laajennettu asuinkäyttöön muutettava aiemmin teollisuudun ja satamatoiminnan muodostama niemi Kööpenhaminan vanhan keskustan yläpuolella. Alueelle kaavaillaan 40000 uutta asukasta ja vastaavaa määrää uusia työpaikkoja suoraan historiallisen keskustan jatkeeksi. Nordhavn-kehityshankkeen keskeisiä tavoitteita ovat elävän kaupunkitilan aikaansaaminen sekoittuneella kaupunkirakenteella. Ympäristöistä ja -vuorokautista elävyyttä pyritään saavuttamaan sijoittamalla monipuolisesti erilaisia aktiviteetteja ja laaja valikoima kulttuuria, kaupallisia palveluita ja urheilumahdollisuuksia näkyville paikoille yhtenäiseksi kokonaisuudeksi.

Nordhavn “A city by the water”-suunnitelmassa keskeisenä tavoitteena on tarjota kaikille kaupunkilaisille uudenlainen mahdollisuus merellisen Kööpenhaminan kokemiseen. Keskeiset näkyvät alueet kuten vedenranta-alueet, satamalaiturit ja rantaviivat tulee olla julkisia ja toiminta kuten kahvilat pyritään sijoittamaan veden äärelle. Kävely, pyöräily ja joukkoliikenne nostetaan keskeiseen osaan suunnittelussa, joka on jo entuudestaan esimerkillistä Kööpenhaminassa. (The vision for Nordhavn)



Kristiansand – Luontoarvojen korostaminen ja kulttuuri veden äärelle

Norjan etelärannikolla sijaitseva 92,000 asukkaan kaupunki. Kristiansand voitti National award for Attractive City 2018-palkinnon. Tuomaristo kehui kaupungin yhteistoimintaa julkisten ja yksityisten toimijoiden kanssa saavuttamaa kunnioitettavaa kehitystä, joka yhdistää vanhaa ja uutta samalla luoden uuden elämän kaupungin keskustalle (Kristiansand 2018).

Kristiansand on keskeinen yhteyspaikka matkustettaessa Norjaan vesiteitse. Sen kevyenliikenteen verkosto on hyvin toimiva ja kaupungin palvelut ovat helposti saavutettavia. Alueen tarjoamat luontoarvot ja ulkoilumahdollisuudet on tunnistettu ja niiden saavutettavuus on huomioitu. Niistä on muodostunut keskeinen osa alueen identiteettiä. (Kristiansand 2018b, s. 15-20) Keskustan ja ranta-alueen sidosta on viime aikoina kehitetty ja vahvistettu muodostamalla kulttuurikeskittymä Odderøya-saarelle keskustan edustalle. Alueelle on suunnitteilla muun muassa teatteri ja konserttitalo Kilden (Arkkitehtitoimisto ALA 2019), the Tangen Collection and Sørlandets Kunstmuseum vanhaan siilorakennukseen (RSAA 2019) ja the Vest Agder Museums niminen Norjan ja rakennuspaikkansa historiaa juhlistava museorakennus (Helen and Hard 2019). Kaupungin kehityksessä on korostetusti ja hallitusti nostettu esille kaupungin olemassa oleva potentiaali. Vastaavanlainen mahdollisuus niin luontoarvojen kuin rantaviivan kulttuurirakentamisen osalta on olemassa myös Linnanaukion kehittämisessä.

Kuva 34. (vas. ylä) Nordhavn on täyttömaasta rakennettu niemi ulokkeena rantaviivasta. Kuva 35. (vas. ala) Nordhavn alueella luodaan julkistatila kuten paikotuslaitoksen kattopiha ja hydynnetään aikaisempaa rakennuskantaa kuten asunnoiksi muutettu siilorakennus. Kuva 36. (oik. ylä) Kristiansand on rakentunut ympäröivien vuorten ja meren välille. Kuva 37. (oik. ala) Kristiansand Kilden kulttuuritalo tuo kulttuurin satamalaiturille kytkien keskustan vahvasti merenrantaan.

Nordhavnin kehityksen tavoitteena on luoda niemellä julkinen ranta, jolla tarjotaan kaikille Kööpenhaminan asukkaalle hyvät puitteet merellisyyden kokemiseksi, mikä on myös Turun strategian mukainen suunnittelunäkökulma.

Kristiansand osoittaa hyvin määrätietoista kaupungin kehityksen olemassa olevien paikan arvojen pohjalta ja tämän vaikutusta alueen identiteettiin ja tunnettavuuteen. Kaupunkina Turulla on hyvin vastavat potentiaalit arvokkaat luonnonalueet ja kulttuuri meren rannalla, joiden molempien avaimena toimii Linnanaukion kehittäminen.

Linnanaukiolla on potentiaali toteuttaa diversiteetiltä rikkaina ranta-alueina eri aktiviteetein tarjoten kokemusta ja suhdetta mereen kaikille ihmisille.

Miltä merellinen Turku tuntuu?

Osana Turun kaupunkitutkimusohjelman tutkimusraportteja 1/2019 Laura Forsmanin ja Terhi Pohjanheimon laatimassa *Miltä merellinen Turku tuntuu?* Moniaistinen tutkimus Turusta merellisenä kokemuksena -tutkimuksessa kerättiin turkulaisten ja turistien kokemuksia Turun merellisyydestä. Tutkimuksessa kartoitettiin moniaistinen kuva haastatteleamalla osallistujien näkö-, kuulo-, haju-, maku- ja tuntoaistikokemuksia merellisyyteen liittyen. Tutkimuksessa kerättiin myös kehitysehdotuksia Turun merellisen kokemuksen parantamiseksi. (Forsman & Pohjanheimo 2019, s.6) Tutkimuksen mukaan keskeisiä merellisyyden kehittämisen tarpeita olivat näkymät merelle ja pääsy merenrantaan keskustasta.

Tutkimusraportin osaksi oli koostettu suuri määrä kehitysehdotuksia, jotka tukivat myös työn muissa analyysiosissa tehtyjä havaintoja. Muun muassa Hirvensalon ja Kakkerran alueen tiukkaan tontitettua rantaviivaa nostettiin huolenaiheeksi julkisen merenrannan vähäisyydestä. Samoin yhteyttä Hirvensaloon pidettiin tarpeettoman pitkänä, epämiellyttävänä ja aluetta pidettiin hyvin irrallisena. Yleisesti kaivattiin helposti saavutettavia julkisia virkistysalueita kuten laitureita, uimarantoja tai esimerkiksi puistoja vesirajaan. ”Kaipaisin enemmän merenrantareittejä, joissa pyöräillä. Matka Ruissaloon on esim. tylsä ja reittejä voisi olla muuallekin kuin vain sinne. Meri on Turussa tavallaan aika kaukana, vaikka onkin lähellä.” (Forsman & Pohjanheimo 2019, s.31-34)

Puutteeksi nostettiin myös meren saavuttamista koskeva epäselvyys informaation, toimijoiden ja yhteyksien toimimista hajallaan ja niiden olessa vaikeasti saavutettavia (Forsman & Pohjanheimo 2019, s.34). Varsinais-Suomen saaristolla on suuri potentiaali virkistys- ja matkailukäytössä. Linnanaukion alueella voitaisiin keskitetysti ja monipuolisesti ratkaista saaristoyhteyksiä koskevia ongelmia ja vahvistaa Turun tunnettua porttina saaristoon.

Tutkimus osoitti myös merellisyyden moniaistisen kokemuksen merkityksen. Kuinka ympäristön äänimaailmalla, hajuilla, pintamateriaaleilla, makuaistimuksilla ja näköhavainnoilla on yhdessä keskeinen rooli ihmisten kokemusten muodostumisessa. Tutkimuksessa käy myös ilmi mitkä aistimukset liitettiin merellisyyteen. Linnanaukion suunnittelussa Turun merellisenä keskuksena tulee huomioida myös nämä aistikokemukset alueen rakennetta ja toimintoja suunniteltaessa. Paikka tulee luoda aistillisena kokonaisuutena. Merellisyyttä voidaan kokea hyvin eri tavalla henkilöstä riippuen. Sitä varten tarvitaan erihenkisiä paikkoja merellisyyden kokemiseen. Alueelle kaivattiin niin rauhallisia paikkoja, joissa voi kuunnella aaltojen lipatusta ja aistia merituulen raikkautta ja meren suolaisen tuoksun, kuin myös esimerkiksi saaristomarkkinoiden eloisuutta, saaristoruokien makua rantakahvilasta käsin ihmisvilinää seurattaessa.

Turkulaisten merellinen kokemus Turusta kiteytyy viiteen ydinkokemukseen



Kuva 38. Turussa merellisyyden voi aistia hyvin monella tavalla, alueena Linnanaukion voi sitoa nämä kaikki helposti saavutettavaksi osaksi Turun keskustaa.

Turku future forum + työryhmätapaamiset

Osana diplomityön analyysiosuutta sovelsin tutkimusmenetelmänä kirjallisuus- ja tutkimusraporttilähteiden lisäksi myös osallistavia menetelmiä. Niillä pyrin laajentamaan näkökulmaa, paikan suhteellinen kokeminen, jota käsittelin teoriaosuudessa. Käytyjen keskustelujen ja esitelmistä saamani palautteen pohjalta pystyin tukemaan siihen asti itekemääni suunnittelutyötä. Palautteen vastaanotossa on kuitenkin keskeistä muistaa työn ongelmakentän rajausta, valitut menetelmät ja ongelmakysymykset ja rajata pois näiden osalta epärelevantit palautteet.

Työn aikana osallistuin Linnanniemen kehitystä käsittelevään seminaari- ja työpajatilaisuuteen *Turku Future Forum: Turun Linnanniemi – merellinen osa laajenevaa keskustaa*. Tilaisuudessa järjesteltiin esittelyosa, jossa alueen kehityshankkeen eri osapuolet ja seminaarissa kuullut asiantuntijat käsitelivät alueen kehitystä ja näkemyksiään alueen tulevaisuuden suhteen.

Esitystilaisuuden jälkeen osallistujat saivat vapaasti kiertää alueen liikennettä, toimintoja ja muita osa-alueita käsittelevissä työpisteissä. Työpisteillä kerättiin kehitysehdotuksia ja huomioita alueen nykytilanteesta ja alueen kehittämistä koskien. Tapahtuman tarkoitus oli välittää tietoa alueen tulevista muutoksista ja kerätä mielipiteitä ja ajatuksia alueen kehittämiseksi.

Itse tilaisuuden pääaiheena olevan Linnanniemen alueen lisäksi keskustelu laajeni välillä käsittelemään myös muun muassa Linnanaukon ja sitä ympäröivien alueiden välistä liikennettä, mikä osaltaan on osoitus Linnanaukio-suunnitelman suuntaisen alueen kokonaiskuvan tutkimisen tarpeellisuudesta. Seminaarista koostettu aineisto toimi myös osana työn suunnittelun lähtöaineistoa.

Kuva 39. Linnanaukion visiotyön havainnekuva Lauttarannasta: Lauttarannan metsäsaaret tarjoavat rauhallisen ympäristön erillaisille luontoaktiviteeteille keskustan rantaviivassa. Taustalla musiikkitalonniemi ja Ruissalo. Linnanaukion eri osille muodotuvat eri henkiset rannat tarjoavat kaikille mahdollisuuden aistia Turun merellisyyttä.



Länsisatama



Kuva 40. Siilorakennus arvokas potentiaali Ruissalon saavutettavuus heikko nykyään

Kuva 41. Näkymä Ruissalon telakalta Linnanauki- on suuntaan. Ruissalossa on potentiaalia monen- laiseen virkistyskäyttöön. Parempi kytkentä keskus- taan toisi ne paremmin saavutettaviksi.

Kuva 42. Urbaani, ra- kennettu Länsisataman liikennekenttä ja vehreän Ruissalon välinen kont- rasti korostaa molempien alueiden piirteitä.

Kuva 43. Sataman kaavan päivitys 1979. Kuvassa nä- kyy sataman täyttömaalla rakennettujen laituri- alueiden nykyinen muoto. Kaavan tielinjaukset satama-alueen poikki Ruissaloon sen sijaan eroavat nykytilanteesta, jossa tielinja kääntyy ylös pohjoiseen.

Satama globaalina terminaalirakenteena on hyvä esimerkki omalla tavallaan epäpaikasta. Turun satama on kuitenkin hyvä osoitus paikallisten ja globaalien verkkojen vuorovai- kutuksesta synty- neestä paikallista diversiteettiä rikas- tavasta elementistä. Ilman globaalia sata- matoimintaa ei olisi alueen rakennettua niemeä, vastaavasti Linnanaukon vesi- alueen vahvat verkot ovat ohjanneet sataman muodostu- mista juuri kyseisen laiseksi. Parhaim- millaan kehitys, joka monesti rinnastetaan globaalisuuteen ja paikka, ainutlaatui- suus - paikallisuus yhdessä luovat uutta diversiteettiä, johon kumpikaan ei erik- seen pystyisi.

Kuva 44. Länsisataman rakentuminen vuonna 1973.

Kuva 45. Länsisataman tilanne vuonna 1986 otetuissa ilmakuvissa.

Ensimmäinen sataman laajennussuunnitelma Turun Linnan edustalle Ruissalon ja Linnanniemen väliselle Linnanaukon vesialueelle määriteltiin Iso-Heikkilä Pa- haniemen alueenalueen asemakaavassa vuonna 1946. Aikaisemmassa alueen asemakaavassa alueen ran- ta-alueet esitettiin vielä kaavoittamattomina. Vuoden 1952 Turun kaupungin sataman kaupunginosan asema- kaavassa alue liitettiin osaksi kyseistä kaupunginosaa. Samassa yhteydessä aikaisempia laiturisuunnitelmia laajennettiin ja ne asemoitiin uudelleen viuhkan muo- toon. Suunnitelman itäpuoleinen laiturirakennettiin kyseisen suunnitelman mukaan ja se näkyy vuoden 1973 ilmakuvassa. Vuoden 1986 ilmakuvassa näkyy, kuinka laiturialuetta jatkettiin yhtenäisenä niemenä vuoden 1979 asemakaavaan muutetun insinööri Eero E. Böökin suunnitelman mukaisesti.

Nykyisiin mitoihin Länsisataman niemi jatkettiin aiem- min Ruissaloon Linnanniemeltä kulkeneen sillan lin- jaan asti ja samalla sillan maaperusta ruopattiin pois Ruissalon salmen edestä. Turun yleiskaavassa 2029 alue on merkitty liikennealueeksi ja varastoalueiksi ja se toi- mii sekä sataman että yksityisten toimijoiden rahdin va- rastointialueena. (YK 2020) Tässä työssä ulotan kuiten- kin kauemmas tulevaisuuteen ja ehdotan alueelle uusia merellisiä kaupunginosia luontevaksi jatkeeksi Turun kaupungin pitkän historian kaupunginkehityskaarta.

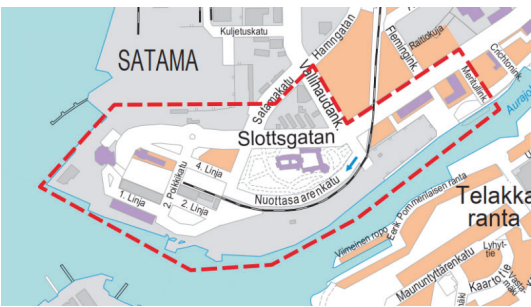
Niemenä Länsisataman alue työntyy vahvasti Pukinsal- men suuntaan ja merellisyys alueella on jo merkittävästi Aurajoen alajuoksua vahvempaa. Kärjestä avautuu nä- kymä Iso-Pukin saaren ja Hirvensalon Maanpään nie- men välistä Airstolle asti. Satamatoiminnan vuoksi alue on suljettu ja paikanpäällä tehty analyysityö perustuu laajemmin havainnointiin laajemmin alueen suhteesta sen ympäristöön. Ihmisen rakentamana liikennealuee-

na ja satamatoiminnan myötä itse alueen sisäisten osien rakenne on hyvin anonyymiä ja paikkaan itseensä si- toutumatonta järjestelmien ja ympäristön toimintojen perustuessa globaalien standardien mukaan toimivan rahdin kuljetukseen. Satamaa voisikin helposti lento- kenttien ja muoden globaalien terminaalirakennusten tapaan pitää esimerkiksi epäpaikkana. Paikan hen- gen kannalta sen mielenkintoiset piirteet perustuvatkin kohtiin, jossa alue vuorovaikuttaa ympäristönsä kanssa kuten alueen sataman muoto vesialueen ohjaamana, tiettyjen rakennusten ja kulkulinjojen sijoittumiseen ym. osiin jotka ovat paikallisen verkoston ja globaali- en verkostojen standardien yhteisvaikutuksen luomia. Vastaavasti globaalien standardien pohjalta kuten laivo- jen mittojen perusteella rakennetut laiturialueet luovat paikalle uusia ainutlaatuisia piirteitä kuten tarjoavat uu- denlaisia näkymiä ympäristöön.

Alueella on merkittävä sijainti Turun edustalla keskus- tan ja saariston välissä. Se on keskustan luonteva kasvu- suunta, joka avaa kaupungin keskustaa merelle ja saa- ristoon. Tällä hetkellä Länsisataman alue hankaloittaa Ruissalon saavutettavuutta ja Iso-Heikkilän alueiden liittymistä mereen. Sataman nykyinen sijainti luo omat haasteensa meri- ja maaliikenteen järjestämiseksi ja vaihtoehtoisen sataman paikan etsiminen on näiltä osin perusteltavaa.

Luonteeltaan Länsisatama on hyvin vahva ja mereen puskeva betonireunainen laiturirakennus, joka halkoo suoran linjoin Linnanaukon vesialuetta. Alue on katveessa Ka- kolanmäen takana eikä uhkaa Aurajoen jokivarren kult- tuurimaaisemia. Se kestää vahvojen uuden luonteisten rakennusten ja toimintojen sijoittamisen veden ääreen, mikä saattaisi jokivarressa vaikuttaa luonnottomilta ja kokonaisuuteen sopimattomilta.





Kuva 46. (vas) Linnanniemellä on monipuolinen kirjo rakennetun ympäristön kerrostumia. Satama-alueella on useamman vajaan korttelin kokoisia puurakennuspihapiirejä.

Kuva 47. Satamaliikenne on eristänyt ja katkaissut Turun linnan puiston kahteen osaan.

Kuva 48. (vas.) Voimasaoleva Linnakaupungin osayleiskaava (2012)

Kuva 49. Nykyinen raidelinja luo esteen Linnanniemen ja linnanpuiston sekä Linnanaukion välille.

Kuva 50. Forum Marinum merenkulkuun liittyvänä museona asettuu luontevasti Aurajoen varrelle entiseen Kruunun viljamakasiiniin. Sen edustan museolaivat luovat vahvan konkreettisen sidoksen Aurajoen historiaan satama- ja telakkatoiminnassa.

Kuva 51. Linnanniemen kärki on vapautumassa Sataman yhteisterminaalihankkeen ansiosta keskusta-alueeksi. Kuvassa raja-alue vuodelta 2020 Linnanniemen arkkitehtuurikilpailun rajauksesta.

Linnanniemen kehitys on ainutkertainen mahdollisuus kytkeä Turku mereen ja mahdollistaa Linnanaukion kehittymisen.

Alue syntyi Turun linnan edustalle 1700-luvulla aloitettujen joen alajuoksun Kanavaniemen ruoppausten seurauksena. Alue rakennettiin satamatoiminnan liikenne ja varastoalueeksi. Nykyisin Linnanniemen aluetta hallitsevat Viking Line ja Silja Line varustamoiden terminaalirakennukset. Yhtiöiden matkustaja-satamatoiminnan seurauksena rantaviiva on kokonaan suljettua satama-alueella toimien terminaalien liikennealueena. Tämän lisäksi alueella on myös majoitustoimintaa ja muita yhteiskunnallisia ja henkilökohtaisia palveluita.

Linnanniemen tilanne on kuitenkin vahvassa muutoksessa suunnitellun yhteisterminaalien myötä. Linnanniemen kärki ja niemen eteläinen rantaviiva ovat vapautumassa satamatoiminnasta ja liitetään osaksi keskustaa. Tämä tarjoaa ainutlaatuisen mahdollisuuden jatkaa keskustaa ja Aurajokivarvasta julkisena kaupunkitalana Aurajokisuulle ja Turun linnan edustalle. Samalla tämä avaa vahvan linjan Linnanaukion vesialueelle Linnanaukion kehittämiseksi.

Turun linna on tällä hetkellä vaikeasti saavutettavissa ja syrjällä, joka suunnalta sataman liikenteen ja satamatoiminnan rajaamaa. Satamaan Turun keskustan läpi johtava Linnankatu sekä Turun linnan ja joen välistä kulkeva rautatieyhteys rikkovat linnanpuistoa ja luovat vahvoja estevaikutteita ympäristöön. Niiden liikenne lisäksi häiritsee ympäristön viihtyisyyttä. Itse linnanpuistossa pääsee paikoin aistimaan paikan oikean potentiaalin ja historian ja linnan vaikuttavan olemuksen, joka paikalla on. Rikkonainen ja epämääräinen satamaympäristö kuitenkin vie voimaa Turun linnalta maisemassa.

Olemassa oleva potentiaali Kanavaniemen kärjen ja Turun linnan välinen alue on satamahistorian kannalta arvokasta aluetta. Sille sijoittuvista kohteista suojeltuja ovat: massiivikiviset satamalaiturit pollareineen, Sataman huolto-, huolinta- ja varistorakennusten kokonaisuus (sr-3) Hotelli Seaport, joka muutettiin entisiin 189 rakennettuun Warranttimakasiiniin 1986 sekä neljännen linjan, satamakadun ja Linnankadun rajaama rakennuskokonaisuus

Linnakaupungin osayleiskaavaan ohjeen mukaan on sekä alueen rakentamisessa että liikennejärjestelyissä pidettävä kestävä kehityksen periaatetta ensisijaisena. ”Tavoitteena on kaupunkirakenteen tiivistäminen seudullisesti keskeisillä alueilla. Suunnittelualueita kehitetään monipuolisina palvelujen ja työpaikkojen, asumisen ja vapaa-ajan alueina. Elinympäristön viihtyisyyttä ja alueen vetovoimaisuutta pyritään parantamaan kiinnittämällä huomiota ajalliseen kerroksellisuuteen sekä maisemakuvaan sopeutuviin ja mittakaavaltaan ihmisläheisiin rakennettuihin ympäristöihin. Tavoitteena on myös suojella kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset. Tavoitteena on varata riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostojen varten sekä parantaa verkostojen jatkuvuutta ja monipuolisuutta.” (Linna OYK s.26)

Linnanniemen merellisen kaupunkikeskustan suunnittelusta tullessa järjestämään kansainvälinen arkkitehtuurikilpailu vuoden 2020 alussa. Kilpailun raja-alue koskee vain Linnanniemen aluetta (kuva 06). Linnanaukion työn tavoitteena on osoittaa Linnanaukion osia kuten Linnanniemen aluetta kehitettäessä sen merkitys Linnanaukion kokonaisrakenteen kehitykselle. Linnanniemi ei ole vain sataman kylkeen rajautuva päätepieni. Se on nyt keskeinen ja prioriteetiltä ensisijainen linkki ja solmukohta Turun keskustan ja saariston potentiaalinen kytkeä toisiinsa Linnanaukion keskuksen kautta.

Kuva 52. Turun linnasta ja sitä ympäröineestä ulkoilmamuseosta ennen tuhoisia pommituksia.





Kuva 53. Föri luo kontaktin mereen osana arkiverkostoa. Lähemmäs alajuoksua tarvitaan vastaavanlainen yhteys.

Kuva 54. Historiallisesti arvokas, aktiivinen ja yhteys vesirajaan. Arvokas paikka - on ehdottomasti suojeltava.

Kuva 55. Telakkarannan rantabulevardi vaatii selkeytystä asukasliikenteen ja rantaviivan avoimuuden osalta.

Kuva 56. Mieleetön Maununtyttärenpuiston potentiaali pienillä parannuksilla

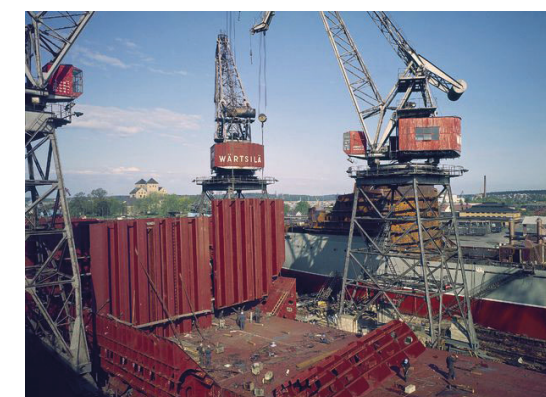
Kuva 57. Korppolaismäen edustan Telakkarannan alue on kaavoitettu täyteen asuinrakentamista ja alueen elävöittäminen on haasteellista. On keskeistä tunnistaa jäljellä olevat arvot kuten Telakkaluiska, uimaranta ja Maununtyttärenpuisto ja hyödyntää Aurajoen potentiaalia esimerkiksi museo- ja ravintolalaivojen avulla aluetta aktivoivana mahdollisuutena.

Linnanaukion kokonaisuus perustuu vahvaan verkostoon. Korppolaismäen edustalla sekä liikkumis- että viherverkkon osat ja alueen historiaa heijastavat paikat ovat jo olemassa. Nyt tärkeää on vain näiden muodostamien verkkojen ktkeminen ja vahvistaminen.

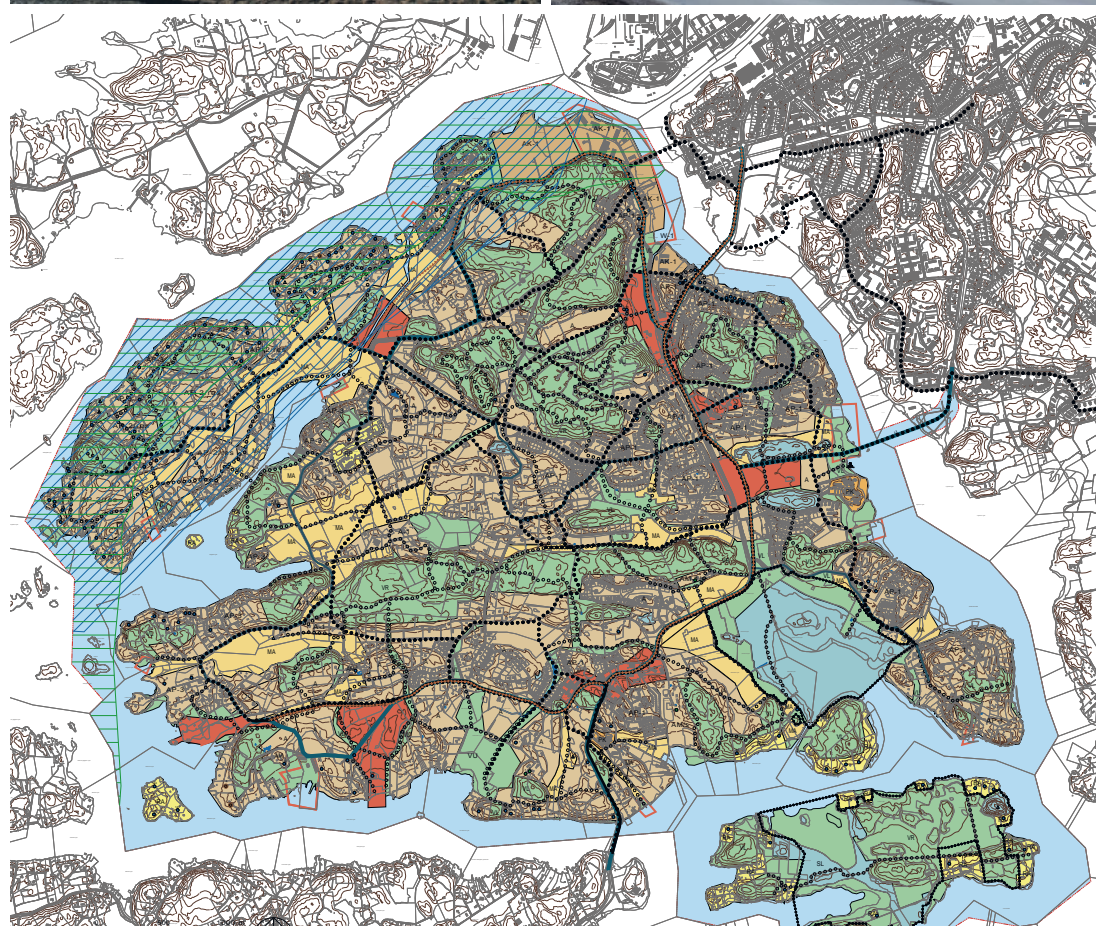
Korppolaismäki on toiminut keskeisenä osana Aurajoen alajuoksun puolustusta vuosisatojen ajan. Korppolaismäki muodosti Turun linnan kanssa portin Turkuun meren suunnasta saavuttaessa niin kulttuurimaisemana kuin myös linnoitteina 1500-, 1700- ja 1900-luvuilla. (Saarinen & al. 2007 s.51) Korppolaismäki on jyrkkäpiirteinen kallio, jolta avautuu merkittäviä näkymiä Aurajokisuulle ja lähisaaristoon. Mäen päällä sijaitseva Maununtyttärenpuisto sai nimensä sitkeästä kansan uskomuksesta Katarina Maununtyttären asumisesta Korppolaismäen päällä sijainneessa asunnossaan vuosina 1570-1571 Erik XIV ollessa vangittuna Turun linnassa. (Ekman 1959 s.8-9) Maununtyttärenpuisto on laajoilta osin rauhoitettu muinaismuistokohteena (YK 2029 kartta 7) ja sen heinikko ja kallioalueet ovat arvokasta luontoympäristöä (Saarinen 2007 & al. s.51-52)

Vuosina 1800-1970-luvun loppuun Aurajoen suulle kehittynyt laivateollisuus levittäytyi myös Korppolaismäen puoleiselle Aurajoen penkereelle, jossa yhdeksi 1960-luvulla maailman suurimmaksi telakaksi kasvanut Wärtsilän telakka-alue jätti vuosiensa aikana ympäristöön vahvan jäljen, joka on nyt jäänyt suurilta osin alueelle rakennetun asuinrakentamisen alle. Muutamia teollisuusrakennuksia, laivateollisuuden telakkaramppi ja satama-allas ovat vielä säilyneet osana jokirannan pengertä. Jo kaukaa tunnistettavana piirteenä taivaanrantaan vasten piirtyvät myös alueelle jätetyt nosturit muistuttaen alueen aikaisemmasta toiminasta.

Kuva 58. Maailmanlaajuisesti merkittävä Wärtsilän telakka toimi Aurajoen varrella vuoteen 1970 jolloin sen 200-vuotinen historia päättyi Turussa ja alueen käyttö tarkoitus muuttui. Merkittävästä telakkahistoriasta on jäljellä enää muutamia piirteitä ja näiden säilyminen tulisi turvata.



Alueen telakkatoiminnan alasajon seurauksena on avattu kulkuyhteys vesirajaa pitkin Korppolaismäen ympäri. Tämä on hyvin kriittinen yhteys Hirvensalosta suuntautuvan kevyenliikenteen väylän kannalta varsinkin kaavaillun kevyenliikenteen sillan toteutuessa. Aluetta paikan päällä havainnoidessa korostui liikennemuotojen päällekkäiset yhteydet. Erityisesti asuintalojen autoliikenne oli paikoin hyvinkin aggressiivista. Samoin jokivarren pyöräily-yhteys katkesi yhtäkkiä alajuoksun suuntaan kuljettaessa rantakadun laajaan paikoitusalueeseen. Alueen kehityksen kannalta on nyt erittäin tärkeää säilyttää vielä jäljellä olevat arvokkaat rakennushistorialliset elementit ja paikat sekä kehittää rantaväylästä toimiva ja turvallinen tontille ajosta huolimatta. Myös alueen aktivoiminen esimerkiksi ravintolalaivoilla tai muilla kelluvilla ratkaisulla kehittäisi paikoin hyvinkin yksipuolista asumispainotteista rakennetta.



Kuva 59. Linnanaukio Hirvensalon sunnasta, Aurajoki avautuu kauniisti saaristoon. Alueella on suuri potentiaali Turun merellisen keskustan osaksi.

Kuva 60. Kokeiluranta Korppolaismäen kärjessä luo mukavan ajanviettopaikan meren äärelle.

Kuva 61. Retivuori on keskeinen Hirvensalon viirelle ja luo toisen rikkaan ja viihtyisän rajapinnan Lauttaranta-alueelle.

Kuva 62. Hirvensalon osayleiskaavan luonnos. Luonnoksessa esitetty uusi siltayhteys on saanut valituksia. Erityisesti sen loukatessa arvokkaita luonto- ja virkistysalueita sekä Hirvensalon että Uittamon puolella.

Alueiden käytön priorisoinnilla ohjataan kehitystä ja olisi mahdollista luoda Hirvensalon Lauttarannan alueelle tarpeeksi tiivis keskus, joka mahdollistaisi vahvan kytkeytymisen Turun keskusta joukkoliikenteen linjalla sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksiin. Tämä vahva linkki mahdollistaisi alueen laajenemisen myöhemmin Hirvensalon alueella. Keskeistä on aluksi luoda selkeä vahva välitön kytkös keskittämällä kasvun yhdelle alueelle kerallaan.

Hirvensalosta on aina 1300-luvulta merkintöjä asutuksen nimenä, mutta asutuksen juurien veikataan yltävän mitä ilmeisimmin vielä aikaisemmaksi. Turun kaupunkiin Hirvensalo liitettiin kuitenkin vasta vuonna 1944. Keskeisiä tiiviimminkin asutettuja alueita olivat Pikisaari, Honkaistenranta ja Lauttaranta, muiden Hirvensalon osien ollessa harvempaan asuttua. Asutukseltaan Hirvensalo on ollut harvaa ja koostunut 23:sta vain muutamien rakennusten kokoisista kylistä. Asemakaavoitus aloitettiin 1940-luvulla Lauttarannasta ja asukasmäärä kasvoi voimakkaasti jälleenrakentamiskaudella. Sijainti saarella on kuitenkin rajoittanut raskaampaa rakentamista Hirvensalossa sen hankalien liikenneyhteyksien takia.

Lauttaranta on tasaista entistä merenpohjaa. Alue on alavaa ja tulvariskirajan alapuolella. Alueella toimii pienteollisuutta, huolto ja varastotoimintaa sekä merivartioston toimintoja. Alueen potentiaali ja tunnelma ovat vahvoja rantaviivalla, jossa laituriin ja betoniset veneluiskat luovat kiinnostavan pienimittakaavaisen ja monimuotoisen rajapinnan veteen. Vastaavasti Lauttarantaa etelästä rajaava Retivuoren rinne on luontoarvoiltaan arvokasta ja luo siihen rajautuvalle alueelle sen oman luonteen. Lauttaranta muodostaa yhden Hirvensalon harvoista jäljellä olevista kaupungin omistamista julkisista rantaviivoista (Hirvensalon OYK s.18) Alueen säilyttäminen julkisena on tärkeää, jotta turvataan kaikille vapaa pääsy näille arvokkaille ranta-alueille.

Hirvensalon osayleiskaavaluonnoksessa esitetty uusi keskus ja siltayhteys siirtää Hirvensalon painopisteen selvemmin irti Turun keskustasta. Samalla siltä sijoitetaan arvokkaaksi todetun Rauvonlahden Natura 2000-alueisiin kuuluvan Katariinanlaakso-Rauvonlahti-Vaarniemi-alueen välittömään läheisyyteen. Alueen nykyinen kaavatilanne on moniselitteinen.

Kuva 63. Lauttaranta on saanut nimensä alueella ennen Hirvensalon sillan rakentamista toimineen lauttayhteyden mukaan.



Hirvensalo

Ympäristöministeriön laatimassa maakuntakaavassa (TKMKK 2002) alue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi (A). Alueelta avautuvat myös laajat Hirvensalon virkistysalueet (V), jotka on merkitty myös kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta merkittäväksi alueeksi.

Turun seudun rakennemallissa (TKRM 2035 2012) joukkoliikenne ohjataan vahvasti Hirvensalon Lauttarantaan. Siinä Lauttarannan alue on määritelty uudeksi kerrostalovaltaiseksi asuinalueeksi (AK), mutta samalla alue on merkitty keskustatoimintojen kehitettäväksi alueeksi. Toteutuessaan alue luo vahvan linkin keskusta ja vahvan joukkoliikenneverkon vaatiman selkeän päätekeskuksen Hirvensalon puolelle, josta se voi laajeta ajan myötä Hirvensalon kehittyessä.

Sen sijaan Hirvensalon osayleiskaavassa keskustatoimintojen alueet (C) on ripoteltu erilleen pois-päin Turun keskustasta ympäri Hirvensaloa irrallisiksi pieniksi kooltaan noin 1000 asukkaan pientalovaltaisiksi keskuksiksi verrattuna Lauttarannan 4000 asukkaan aluetta (Hirvensalon OYK s.33). Samoin alueen joukkoliikenteen runkolinja esitetään hyvin laajaksi harvasti asutulle alueelle, joka luo verkosta hitaan ja kalliisti toteutettavan eikä voi oikeasti olla toimiva vaihtoehto yksityisautoilulle. Kytkeytyminen keskusta on heikkoa eikä selkeää Hirvensalon keskusta kehity alueelle ohjaamaan kehitystä. Näin rakentumisesta tulee satunnaista ja hajanaista monimuotoisen orgaanisen rakentumisen sijaan. Hirvensalon osayleiskaavan luonnoksessa Lauttarannan alue esitetään kerrostalovaltaisena asuinalueena eikä keskusta-alueena toisin kuin Turun seudun rakennemallin tavoitteissa.

Paikkojen yhteenveto

Linnanaukion alue koostuu hyvin eri henkisistä niemistä, jotka liittävät alueelle sitä ympäröivien alueiden identiteetin osia, joka luo alueelle hyvin rikkaan diversiteetin paikkoja. Turunlinnan vesialue on vielä hyvin intiimiä ja urbaania avautuen Linnanaukon kohdalla merelliseksi sisäsaariston vesialueeksi vehreään luonnonympäristöön. Alueella on hyvin monen luonteisia ranta-alueita, joilla voitaisiin vastata tutkimuksissa ja keskusteluissa esille tullessiin tarpeisiin merellisyyden kokemisesta Turun kaupungissa. Merellisyys kokemuksena on hyvin vahva erityisesti Länsisataman kärjessä.

Nykyisellään alue on vahvasti säröytynyt ja yhteys keskustaan on monilla alueen (erityisesti Hirvensalon Lauttaranta ja Ruissalo) osilla erittäin heikko. Alueen kokonaiskuvan epäselvyys osoittautui konkreettisesti paikan päällä suoritettussa havainnoinnissa ja alueesta käydyissä keskusteluissa. Erityisesti paikkojen väliset kiertävät kulkuyhteydet ja ranta-alueiden sulkeutuneisuus ja vaikea saavutettavuus estivät kokonaiskuvan hahmottamisen ja luontevan liikkumisen alueella. Myös viihtyisien kävely ja pyöräilyliikenteen

yhteyksien puuttuminen ja alueiden hoitamattomuus tekevät alueista epämieluisia ja piilottavat alleen alueen potentiaalin.

Työn taustaksi tutkitut referenssikohteita voidaan hyödyntää havainnollistamaan alueen mahdollisuuksista kehittää julkista tilaa ja kaupungin identiteettiä. Alueella on tunnelmaltaan ja paikan hengeltään hyvin vahvoja ja ainutlaatuisia paikkoja, joita esille nostamalla ja yhteen kytkemällä voidaan tuoda esille alueen ja Turun historiaa ja kauneutta. Linnanaukion paikkojen kehityksellä on erittäin suuri merkitys koko Turun identiteetin ja viihtyisyyden kehitykselle.

Linnanaukion alueella on erittäin merkittävä ja keskeinen potentiaali koko Turun ja laajemmin Suomen imagon rakentamisessa. Turku on Suomen vanhin kaupunki ja Linnanaukio on Turun rakennetun kulttuuriympäristön ytimenä kulkevan Aurajoen ja Varsinais-Suomen kauniin saariston rajapinnan solmukohta. Alueen rakennetun ympäristön pitkä historia on hyvin monivaiheinen. Maailmanlaajuisesti kehitettävien waterfront-alueiden tapaan alueella on tärkeä merkitys ja suuri potentiaali virkistyskäytössä ja kulttuurin sydämenä meren rannassa luonnon syleilyssä. Maailmalla esitettyjen esimerkkien sijaan Linnanaukio ei kuitenkaan ole vain laajentuma kaupungin rajapinnassa vaan se on kaupungin merkittävä ympäröivien alueiden keskipiste - verkkojen solmukohta.

Linnanaukion alueen kehityksellä on vahva vaikutus Turun yhtenäisyyden ja tiiviyn mahdollistajana - elävä aktiivinen keskustan osa erilleen ripoteltujen alueiden sijaan. Linnanaukion keskuksella voidaan välttää ristikaupunkitavoitteen tapainen useaan osiksi jaettujen keskustojen vaara alikehittyä. Tämän sijaan voidaan luoda otollinen pohja monimuotoisille omaleimaisille toiminnoille ja palveluille, joita ympäryskunnat eivät voi tarjota. Ei useita erillisiä keskuskia ja alueita vaan voimakas keskus, jolla luodaan pari nykyiselle keskustalle ja aktivoidaan vahvasti ja tavoitteellisesti jokivarren kehitys. Ei päämäärätöntä ”ehkä joku kehittää”-toiveajattelua vaan tarvitaan vahva selkeä suunnanosoitus - orgaaninen rakentuminen vaatii sitä ohjaavaa verkostoa ja viretiloja. Jokivarren arvokas kulttuuriympäristön maisema-arvot on tunnistettava ja satunnaiset ympäristön kanssa yhteensopimatomat hankkeet on ohjattava alueille, joiden vireeseen ne sopivat.

Kaupungin kasvusuunta ja verkostojen kehittäminen olisi perusteltua suunnata tukemaan Aurajoenvarren kehitystä Turun pitkäaikaista kasvusuuntaa tukien ja turvaten alueen arvokkaita verkkoja. Vahva keskusta mahdollistaa paremmin myöhempien laajempien verkkojen muodostamisen kestävästi myöhemmin.



Kuva 64. Linnanaukio luo kaupungille uuden julkisivun saariston suuntaan. Alueiden selkeä identiteetti helpottaa kaupunkisiluetin lukemista ja suuntautumista alueelle saavuttaessa. Turun linnan profiili korostuu, kun linnan niemi rakennetaan hallituin koroin horisontaalina. Uusi musiikkitalo luo viitteen kaupungista näkyen aina Airstolle asti. Hirvensalon pienimittakaavaisempi viherverkkojen halkoma kaupunkirakenne jatkaa Pikisaaren kaunista pienimuotoista rakennetta ja ulottaa metsikön saaren kukkulalta aina veden äärelle asti. Yhteen kudotut niemet luovat monipuolisen elävän keskuksen uuden Linnanaukion aukiona toimivan vesialueen ympärille kie-toutuen. Julkinen tila asettuu Linnanaukion aukiona toimivan Linnanaukon vesialueen laiduille. Elävä keskus rakennetaan näkyvälle alueelle, joka entisestään aktivoi aluetta helposti saavutettavana ja luettavana. Elävyys ei piiloudu ja jakaudu erillisiin pieniin keskuksiin vaan arkisesta liikkumisympäristöstä luodaan kutsuva elävä kaupunkitila kaikkien nähtävälle ja koettavaksi.

Visio Linnanaukio

Suunnitelman keskeiset lähtökohdat

Työprosessin keskeinen haaste oli työn suunnitteluongelman löytäminen rajaamisen kautta ja eri lähestymiskulmista tarkasteltuna. Vision toisena pää tavoitteena oli Turun rakennetta eheyttävä vaikutus. Historiallinen jokivarsi ja maailmanlaajuisesti tunnettu (tunnettuutta tulisi parantaa) kaunis saaristo ovat Turun identiteetin keskeisiä kulmakiviä, joiden kytkös on kuitenkin nykytilassa hatara. Linnan-aukon alue jakaa vahvasti ympäröiviä alueita erilleen. Linnanaukion suunnitelmassa nämä ainutlaatuiset ja hyvin arvokkaat kompleksiset verkostot tuodaan ja kytketään eheäksi jatkumoksi näin vahvastaan Turun merellisyysidentiteettiä.

Kestävakehitys on globaali haaste, johon yhtenäisellä kansallisen kaupunkipuiston kokonaisuudella voidaan vastata, kun pitkäjänteisellä työllä luodaan vahva, kävellen ja pyöräillen miellyttävä linkki kaupungin halki. Tässä työssä tämä mittaamattoman arvokkaiden verkkojen repeämä korjataan Linnanaukonalueelta ja näin vahvistetaan huomattavasti verkon olemassaoloa, potentiaalia. Eheyttämällä selkeytetään ja vahvistetaan näiden alueen halki kulkevien verkkojen merkitystä kaupunkisuunnittelun keskeisenä tekijänä. Alueen kehityshistorian arvokkaaksi todetut rakennejäänteet ja identiteetin kanalta keskeiset piirteet kuten rantaviivojen käsittelyt ja historian eri vaiheiden keskeiset rakennukset on tunnistettu ja niiden alueen identiteetille luomaa pohjaa käytetään hyväksi suunnittelussa. Verkot vahvistavat paikkaa ja paikka verkkoja, kun tunnistetaan ja huolehditaan niiden vireiden sointuvuudesta.

Yhteen kudonnalla palaudutaan Turun kehityksen autoistumisen ja hallitsemattoman asutuksen rikkomaa rakennetta. Vahvistetaan löydettyä arvokkaan kulttuuriympäristön linjaa kaupungin halki Aurajokea pitkin. Vesibussista kehitetään selkeä ja no-

pea kulkumuoto keskustan ydinalueiden kytkemiseksi luo samalla Turulle vahvaa omaa identiteettiä ja vahvistaa merellisyyttä koko kaupungissa.

Asukkaat jakautuvat Linnanaukion ympäristöön alueen osien omanlaisten identiteettien - viretilojen sopivuuden mukaan sen sijaan, että alueita erotellevana tekijänä toimisi varallisuus tai tietyn toiminnan tai typologian vyöhyke. Näin mahdollistetaan sekoittuneen kaupunkirakenteen synty ja alueiden luonteiden kehittyminen orgaanisesti kankeasti pakottamatta. Asukkaita ja toimijoita ohjaavana tekijänä toimivat alueen palvelut, muut asukkaat ja verkot, jotka ovat oman laisessaan viretilassa paikan vireen mukaisesti - varallisuus ei luo eroa eikä näin myöskään synny eri tasonisia asuinalueita tai erillistä jakoa työpaikka- eikä asuinalueiden välille ainakaan alueen hinnan perusteella.

Analyysissä tunnistettu ja osoitettu Linnanaukion olemassa oleva potentiaali antaa jo hyvin suuren arvonnoston ja luonteen itsessään siihen kytketyille uusille toimintoille kuten kulttuurille tai asuinrakentamiselle. Tällöin ei tarvitse tukeutua irrallisiin kulisimaisiin julkisivuihin tai teennäisille teemoille vaan tukeudutaan olevaan paikan vireeseen. Näin alueella säilyy selkeä syy-seuraus-yhteys uuden ja alkuperäisen ympäristön välillä. Tällä tavoin globaalit toimijat ja muoti-ilmiöt sidotaan ympäristöön ja niille vaaditaan kytköstä paikkaan. Laajat verkot ankkuroidaan syvälle paikan peruskallioon ja alistetaan paikallista ruohonjuuritason vaikutukselle, orgaaniselle kasvulle - elävälle kaupunkiympäristön tarpeille ja ehdoille. Paikka tunnetaan omaksi, kun syntyy olo että se on hallittava ja sen kanssa voi vuorovaikuttaa. Näin henkilökohtaiset verkot kytkeytyvät paikkaan, paikka saa lisää potentiaalia ja siihen sitoudutaan.

Kuva 65. Linnanaukkoa ympäröivät alueet suunnataan sen rannoille sijoittamalla alueiden keskuksia niiden välittömään yhteyteen.

Kuva 66. Keskuksista luodaan vahvan identiteetin avulla vahvoja paikkoja, jotka kytketään kestävästi yhteen niihin sidottujen verkkojen avulla.

Turun yleiskaavan alueelliset kehitystavoitteet muuttavat radikaalisti asutusverkon painopisteitä Linnanaukon ympärillä. Kaupungin vahva tiivistyminen Linnanaukon alueella mahdollistaa alueen kehittämisen tiiviiksi kevyttä liikennettä tukevaksi kävely ja pyöräilykeskukseksi. Samalla alueelle sijoitetut kulttuuripalvelut, virkistysalueet ja muut toiminnot Linnanaukon alueella tukee Linnanaukion vision verkostohankkeiden kuten siltojen ja julkisten kaupunkitilojen rakentamista niiden palvelussa paikallisten käyttäjien lisäksi laajemmin kaupungin asukkaita.

Linnanaukiota ympäröivien laajojen asuinluesuunnitelmien nykytilanne rakentamattomina mahdollistavat alueen suunnittelemisen ison yhtenäisen verkon pohjalta, joka mahdollistaa alueen liikenneverkon virittämisen esimerkiksi joukkoliikennepainotteiseksi. On kuitenkin huomioitava, että laajan yhtäaikaisen rakentamisen mahdollisuuksien kääntöpuolena on ohjaavien verkkojen puuttuminen. Lyhyellä aikavälillä samaan aikaan rajatusti ja toisistaan erillään toteutettavien hankkeiden on vaikea toteutua eheänä kokonaisuutena ilman ohjaavaa kokonaiskuvaa. Alueen ollessa nyt lähes kokonaan rakentumaton ja ilman mitään alueen osia yhdistäviä verkkoja riski särön säilymisestä on suuri.

Epäjohdonmukainen kehitys johtaisi pahimmillaan alueen nykyistä tilannetta pahempaan peruuttamattomaan pirstaloitumiseen ja tekisi mahdottomaksi tai hyvin hankalaksi alueen Linnanaukion vision tapaisen yhteen punomisen jälkikäteen, kun alueiden rakenne ja infrastruktuuri on jo rakennettu. Nykyinen tilanne vahvasti erilleen rajautuvine osa- ja yleiskaavoineen nostaa selkeästi esiin uhan asutusverkon hajoamisesta omiksi eriytyneiksi osiksi irralleen Turun kasvavasta keskustasta.

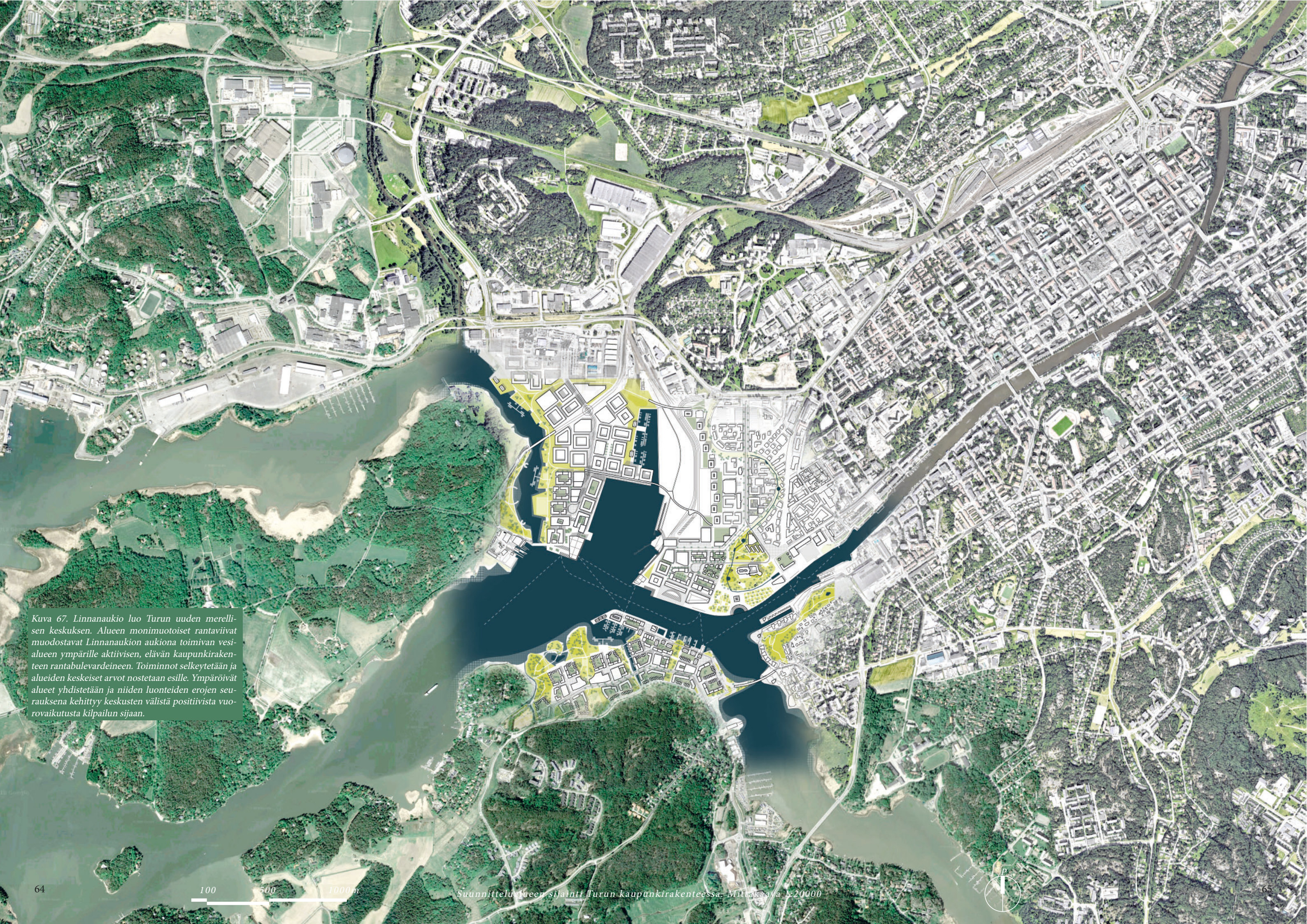
Uhkakuva on perusteltu. Ristikaupunki epäonnistui liian hajauttamisen takia, jolloin osa keskuksista jäi alikehittyneen verkon takia irrallisiksi alueiksi, joiden oma keskus oli heikko ja synnytti liikkumispaineen sekä altisti alueen asukasprofiilin homogenisoitumiselle. Korppolaismäen rantaviivan alue ei ole enää keskustamaista vaan hyvin sulkeutunut ja asumispainotteinen, joka saattaa luoda asuinalueena vaarallisen harmaan vyöhykkeen, repeämän elävässä kaupunkirakenteessa keskustan ja Linnanaukion välille. Vastaavasti Hirvensalon osayleiskaavassa esitetään Hirvensalon keskuksen siirtämistä pois päin keskustasta, joka entisestään vahvistaa alueen eristytymistä ja imee viihtyisän julkisen kaupunkitilan vaatimat toiminnot Linnanaukon rannalta.

Yleiskaavassa 2029 Linnanniemi Turun Linnan edustalla on määritelty keskusta alueeksi. Vuonna 2017 julkaistua keskustavisiota tullaan käyttämään elävän ja viihtyisän keskusta-alueen ohjaamisessa. Keskustan alue tulee keskustavision mukaan kehittämään jokirannan ja sataman suuntaan. Tavoitteena on mahdollistaa alueen kestävää kulttuuri- ja liiketoimintaa ja parantaa matkailun vetovoimaisuutta. Alueesta on tarkoitus kehittää kaikille avointa hyvää ympäristöä.

Linnanaukon satama-alueen muutostyöt yhteisterminaalien perustamiseksi vapauttavat Turun linnan edustan ja Aurajoen alajuoksun rannan kaupunkilaisten käyttöön. (Yleiskaavaselostus 2029 s.8) Tavoitteena on laajentaa tätä keskusta-alueita koko Linnanaukion ympärille ja luoda alueesta aktiivista sekä sekoittunutta kaupunkitilaa rantabulevardeineen ja keskustatoimintoineen. Linnanaukkoa ympäröivien Ruissalon, Länsisataman, Linnakaupungin, Telakkarannan ja Hirvensalon kasvu keskitetään Linnanaukion alueelle, jonne luodaan eheä keskuskokonaisuus. Infran, kulttuurin sekä vesi- ja viheralueiden vahva solmukohta, josta nämä verkot voivat vahvoina ja vakaina laajentua kasvun myötä ympäröiville alueille. Ensisijaista on ensin luoda alueiden sidos.

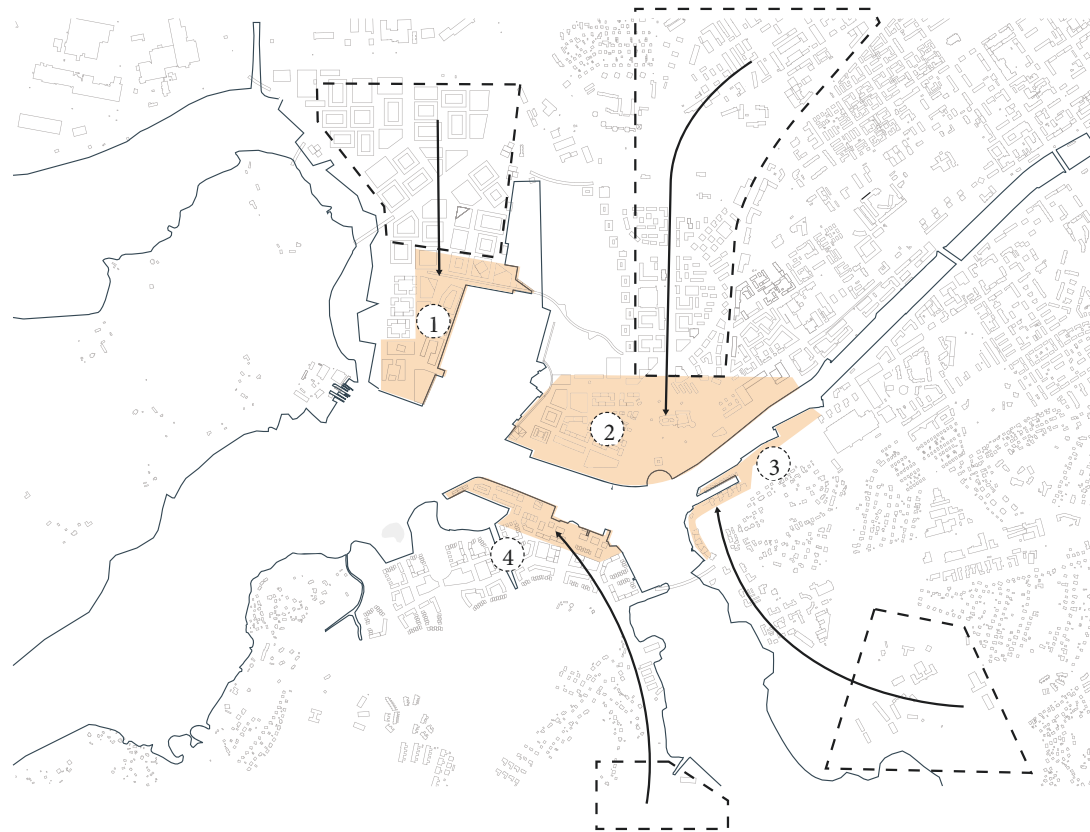
Nykyinen Linnanaukon ympäristön voimakas kehittyminen ja paikan sijainti keskeisesti tässä työssä esitettyjen verkkojen leikkauspisteessä osoittaa perustellusti tarpeen Linnanaukion keskuksen kehityksen aloituksen ajankohtaisuudesta. Ajan myötä tavoitteena on Linnanaukion keskuksen kasvaminen kiinni nykyisen keskustan alueeseen. Linnanaukion keskuksen myötä kehitys tulee tapahtumaan molemmista, sekä ydinkeskustan että Linnanaukion, suunnista nauliten kasvusuunnan. Näin luodaan vahva vire koko jokivarren alueelle - vetovoima ohjaamaan alueen orgaanista kasvua kaikkien toimijoiden osalta.

Linnanaukion yli kulkevat verkot sitovat Linnanaukon vesialueen uuden keskustan osan keskipisteeksi - näin keskustaverkkosto ja merellisyyden verkot konkreettisesti asettuvat päällekkäin sen sijaan että vain heikosti sivuaisivat toisiaan rantaviivalla. Linnanaukion alue luo vahvan paikan ytimen juuri meren ja keskustan solmukohtaan luoden vahvan liitoksen ja Turun merellisen keskustan ytimen.



Kuva 67. Linnanaukio luo Turun uuden merellisen keskuksen. Alueen monimuotoiset rantaviivat muodostavat Linnanaukion aukiona toimivan vesialueen ympärille aktiivisen, elävän kaupunkirakenteen rantabulevardeineen. Toiminnot selkeytetään ja alueiden keskeiset arvot nostetaan esille. Ympäröivät alueet yhdistetään ja niiden luonteiden erojen seurauksena kehittyy keskusten välistä positiivista vuorovaikutusta kilpailun sijaan.

Elävä keskus



Kuva 68. Kaavio Linnanaukion keskus-alueista.

1. Länsisataman kaupunginosan keskus

2. Linnakaupungin keskusta

3. Aurajoen alajuoksun itäpuolen alueiden rantaviiva ja yhteys keskustaan

4. Hirvensalon uusi keskus

Yhtenäinen keskusten kokonaisuus sitoo ympäröivät alueet yhteen. Tällä tavalla ehkäistään erillisten keskusten alikehittyminen ja houpunginosien eriarvoistumisen. Yhteyksien rakentamisen investoinnit ovat helpommin perusteltavia, kun ne tukevat kaikille kaupunkilaisille merkityksellisten palveluiden ja toimintojen saavutettavuutta eivätkä toimi vain alueen asukkaiden kulkuyhteytenä (ns. nukkumalähiö-rakenne).

Sitomalla monien erillisten keskusten palvelut yhteen keskenään vastaavien palveluiden tarjonnan määrä kasvaa, joka mahdollistaa niiden erikoistumisen eli kehittymisen omaan viretilaan. Toimintojen viretilojen kehitys mahdollistaa niiden ryhmittymisen viretilojen mukaan ja näin alueiden viretilojen muodostuminen.

Alueena Linnanaukon miljöö tarjoaa ainutkertaisen korkeatasoiset puitteet. Alue muodostaa Turun kasvot merelle ja luo ensivaikutelman aktiivisesta, elävästä merenrantakaupunkista. Linnanaukion keskustan yhteensulauma kytkeä sen osakeskukset kaupungin keskustaan, mikä aktivoi Linnanaukion osakeskuksia ja mahdollistaa suuremman variaation alueella toimiville palveluille ja toiminnoille hyvän kytkeytymisen ansiosta.

Kulttuurijoki

Kuva 69. Linnanaukion mahdollistaa kulttuurin ulottamisen merenrantaan. Uudet (rusk.) julkiset rakennukset täydentävät olemassa olevia (mustia).

Alueella on hyvin monen tyyppisiä rannan kehityspotentiaaleja.

Kaaviossa luonnontilaiset ja puistorannat (vihr.), rakennetut urbaanit bulevardirannat (orans.), vapaamuotoisemat hiekkarannat ja laiturialueet (kelt.), museojokivarsi (vaal. pun.) ja urbaani jokipenger (lila) tarjoavat monimuotoisen rantaviivan tapahtumille ja toiminnoille.



Keskuksena Linnanaukonalue mahdollistaa toiminnoita monipuolisen, julkisen rantaviivan kaikkien käyttöön. Rantaviivat kehitetään nykyisen paikan vireen pohjalta, minkä avulla vahvistetaan alueen nykyisiä arvokkaita verkkoja. Viherrannat tarjoavat puisto ja luontoympäristön merellistä kokemista. Uudet hiekkaranta-alueet tarjoavat pohjan pop-up tapahtumille ja rennolle oleilulle ja vesiaktiviteeteille keskustan alueella Aurajoen alajuoksulla. Rantabulevardit luovat alueelle viihtyisää aktiivista kaupunkirakennetta Linnanaukon ympärille museojokivarren osuuden aktivoidessa Aurajoen alajuoksun.

Turun kaupungin kulttuurijoki jatkuu Aurajokea pitkin Linnanaukion halki aina Ruissaloon asti vahvistaen kansallien kaupunkipuiston verkkoa. Hyödynnetään jokimiljöön ja merenrannan ainutkertainen potentiaali luoda Turulle tunnusomaista kulttuuria ja kulttuurimiljöötä. Kulttuurirakennukset sijoitetaan Linnanaukion ympärille keskeisille paikoille ja niillä vahvistetaan ympäristön virettäjoittamalla alueelle niin Turun historiaan, merellisyyteen liittyvää kulttuuria. Samoin alueelle tuodaan muunmoassa musiikkitalo, jolla luodaan vahva painopiste alueelle. Monimuotoisella rantaviivalla luodaan pohja monimuotoisille tapahtumille ja toiminnalle, josta alueen identiteetti voi ponnistaa.

Vihreä Turku



Kuva 70. Viherkaavio: Kaaviossa osoitetaan kuinka Linnanaukion alueen suunnitelmalla eheytetään tunnistetut keskeiset Turun olemassa-olevat repeytyneen viherverkon osat ja kytketään ne keskustaan.

1. Yhteys Raisiojoen ulkoilualueille
2. Pukinsalmen ranta-alueiden muodostama arvokas kokonaisuus
3. Selkeä kytkös keskustaan tukemaan Pitkäsalmen rannan ulkoilureitin kehitystä.
4. Maununtytären puiston kytkeminen osaksi viherverkkoa.
5. Linnan ympäristön puistojen kehittäminen keskeiseksi keskustan puistokokonaisuudeksi.

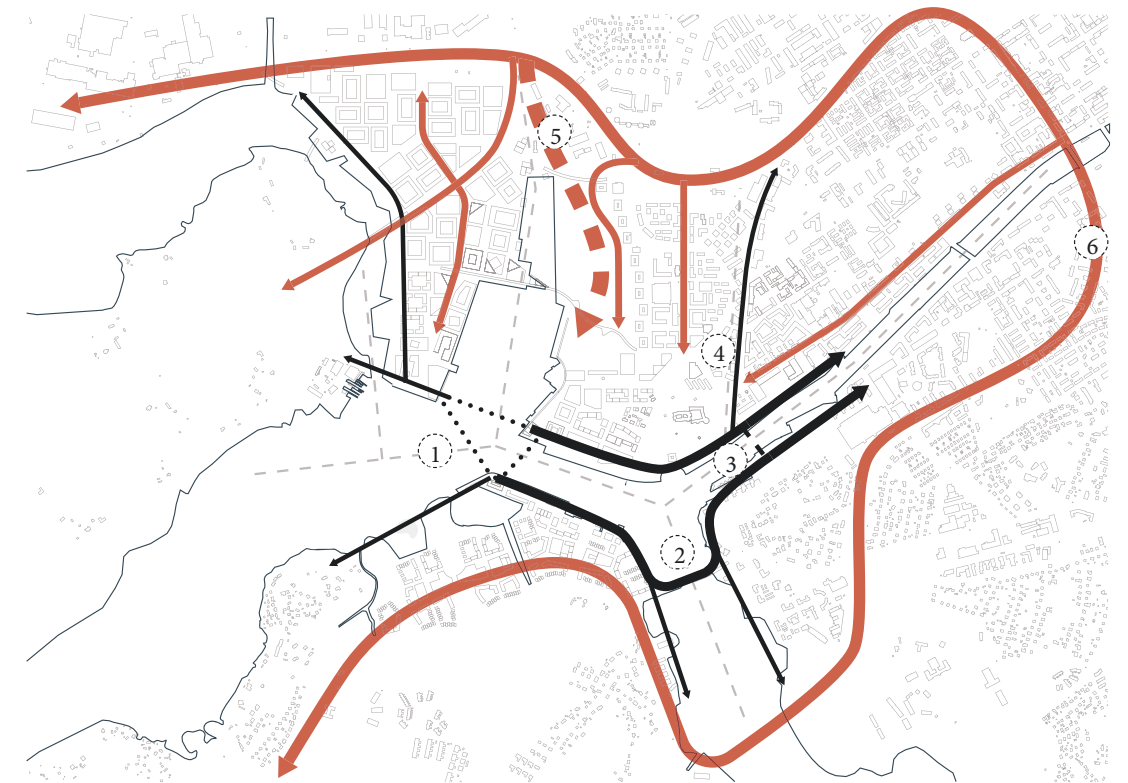
Eheytetään Turun uniikkijarikasviherverkostojolloin sen osana olevien puistojen merkitys alueen suunnittelussa nousee esille. Yhtenä kokonaisuutena käsiteltäessä viheralueiden arvo on helpompi tunnistaa päätöksenteossa. Kun viherverkot toimivat kävely- ja pyöräilyverkon kanavina kasvaa puistojen käyttö sekä turvallisuus ja huolto voidaan optimoida. Näin kävely ja pyöräilyverkon viihtyisyys kasvaa ilman lisäkustannuksia. Kytketään ulkoilualueet keskustaan helposti saavutettaviksi, jolloin niiden merkitys kaupunkirakenteessa kasvaa ja Turun identiteetti vahvistuu.

Luomalla eri viretilallisia viheralueita lisätään niiden tuomaa positiivista arvoa ja tarjotaan eri ihmisille heidän kulloiseenkin tarpeeseensa sopivia virkistysalueita. Verkolla luodaan pitkiä, yhtenäisiä viherverkkoyhteyksiä, jotka toimivat samalla ekologisina käytävinä, toimit sadevesien hallinnassa ja mahdollistavat toiminnot, jotka vaativat monipuolista ja yhtenäistä verkostoa

kuten. Puistosta ei muodostu vain kaupunkitilassa leijailleavaa kohdetta jonne on saavuttava määrätietoisesti vaan siitä muodostetaan kiinteä osa arkista liikkumisverkkoa. Näin luodaan vahva perusta luonnossa ja puistoissa tapahtuville aktiviteeteille. Ihminen on yleensä seurallinen eläin, jolle kaupunki tihentymänä tarjoaa ainutlaatuisen tilan liikkua ulkona anonymisti, osana ihmisvilinää esimerkiksi siirtolapuutarhan kukkalais-toia ihaillen. Näin luodaan potentiaalisia paikkoja myös sosiaalisten verkostojen kehittymiselle.

Sitomalla arvokkaat luontoalueet osaksi verkostoa vahvistetaan samalla niiden merkitystä ja turvataan niiden asema kaupunkisuunnittelussa. Toteamalla niiden potentiaali ja sitomalla se selvästi osaksi Turun identiteettiä kasvatetaan koko kaupungin potentiaalia ja viretilaa lähes ilmaiseksi hyvin perusteltujen liikenneyhteyksien kehittämisen ”sivutuotteena”.

Liikkumisverkkojen selkeys



Kuva 71. Liikkumisverkkojen hierarkia:

1. Lautta-yhteys kytkee yhteen Hirvensalon Linnanniemen, Länsisataman ja Ruissalon kärjet.
2. Uusi kevyenliikenteen avattava silta luo viihtyisän ja nopean yhteyden Hirvensalosta Aurajokivarteen.
3. Föri II kytkee alajuoksun jokipenkereet yhteen ja mahdollistaa Forum Mariniumin levittäytymisen joen yli.
4. Autoliikenteen yhteys katkaistaan ja vanhasta raideyhteydestä luodaan pyöräilybaana ratapihan ja matkakeskuksen suuntaan.
5. Sataman liikenne johdetaan suoraan kehätieltä Terminaalin taakse.
6. Kehätie.

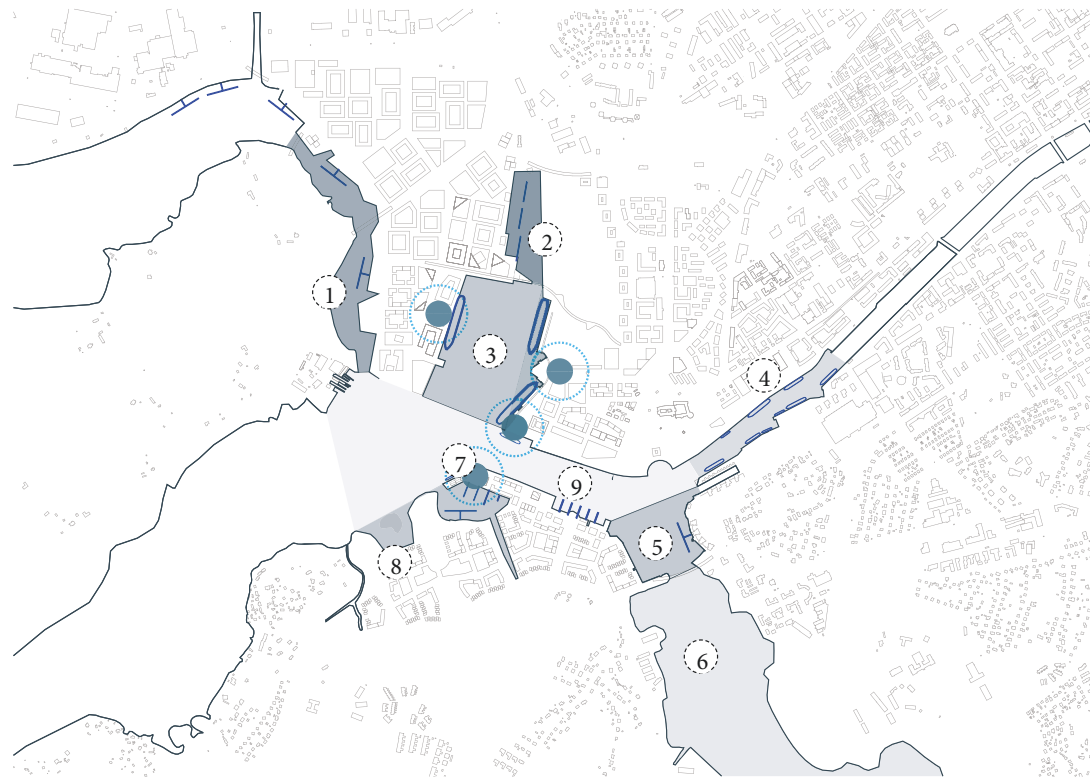
Hyödynnetään vesialueiden luoma sektorijako kävely- ja pyöräilykeskustan kehittämiseksi. Kävely- ja pyöräilyverkko tukee kestävästä kehitystä, elävää kaupunkiympäristöä, asukkaiden terveyttä ja ympäristön turvallisuutta. Optimoimalla lautta ja siltaratkaisuin lyhyet yhteydet vesialueen yli kävellen ja pyörällä tehdään niistä houkutteleva kulkumuoto. Tämän sijaan autoyhteydet sektorien välillä kulkevat kehän kautta, joka rauhoittaa kävelykeskuksen läpiajoliikenteeltä ja suosii kävelyä ja pyöräilyä kaupungin sisäisessä liikkumisessa.

Keskusvyöhykkeen osalta tulee huolehtia tarvittavasta huollosta ja pelastusajon ratkaisuista muuta liikkumista mahdollisimman vähän rasittaen. Vastaavasti ulompi-

en vyöhykkeiden läpi tulee järjestää selkeitä kevyenliikenteen kanavia. näiden varrelle luodaan miellyttävä ja kestävä liikkumisen tukeva ympäristö. Paikat ja toiminnot sijoitetaan julkisenliikenteen ja kävely ja pyöräilyyhteyksien mukaan

Liikenneverkoston selkeys mahdollistaa liikkumismuotojen kohtaamispaikkojen minimoinnin ja sujuvan ja turvallisen hallinnan. Uudella kävelu ja pyöräilyverkol-la sidotaan niemet yhteen ja aktivoidaan Linnanaukion alue. Hirvensalo ja Ruissalo sidotaan kehällä keskustaan ja parannetaan alueiden saavutettavuutta.

Yhteys merelle



Kuva 72.

1. Ruissalonsalmi muodostaa osin uonnontilaisen Ruissalon laituriverkosta koostuvan ja osin Länsisataman urbaanista puistosta koostuvan helpokulkuisen ja helposti saavutettavan virkistysalueen.
2. Pienvenesatama / vesibussivarikko
3. Risteilyliikenteen allas
4. Forum Marinum museojoki
5. Vesiulkoilualue pop-up aktiviteeteille
6. Vesivirkistysalue yhteydessä Pitkäsalmen ulkoilu- ja luonnonsuojelualueisiin
7. Suojainen pienvenesatama ja saaristomatkailukeskus
8. Puiston suojaisa vesialue
9. Linnanaukion keskus

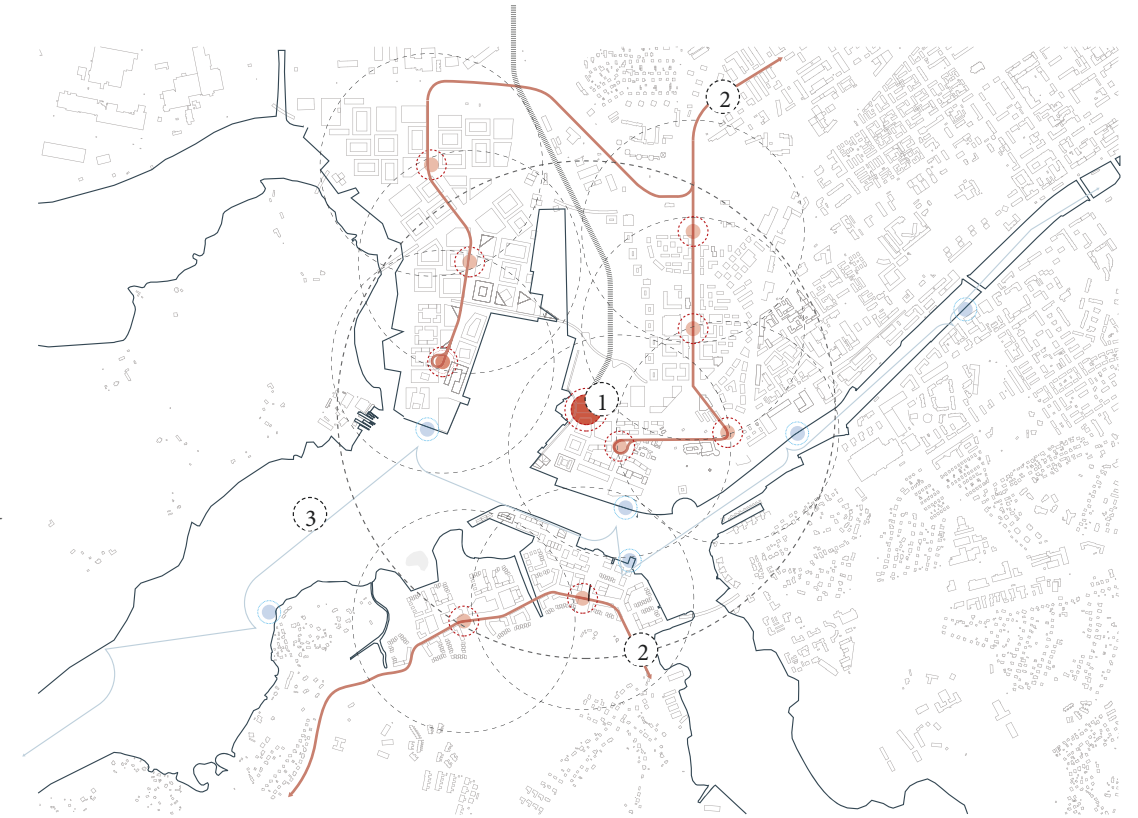
Matkustaja-alusliikenteen yhteisterminaali selkeyttää terminaaliin liittyvän liikenteen mantereella. Risteilyterminaali-varaus Länsisataman kyljessä mahdollistaa turun kaupungin kehittymistä matkailukohteenä.

Yhteysalustermiinaali kytkee saariston reitit Turkuun ja Turusta muodostuu portti saaristoon. Kytkemällä saariston verkot Linnanaukon paikan välityksellä Turun keskustan verkkoon voidaan vahvistaa saariston verkostoja ja samalla elävöittää ja tukea saaristoa kestävä kehitystä. Saariston saavuttamista kehitettäessä luodaan potentiaali Linnanaukon alueelle toimiville saaristo-, majoitus- ja matkailutoimijoille esimerkiksi purjehdusretkijärjestäjien ja saaristomarkkinoiden muodossa. Saaristomatkailukeskus Lauttarannassa tarjoaa matkailutoimijoille identiteettiä ja tukee saariston palveluiden kehittämistä.

Merelle vahvasti kytketty Linnanaukio paikkana sitoo merellisyyden vahvasti osaksi koko Turun identiteettiä ja imagoa. Linnanaukiolle muodostetaan selkeät kiinnepisteet erillaisille merellisille verkosoille, jotta nämä saavuttavat mahdollisimman hyvin oman potentiaalin ja viretilansa. Samalla nämä eri muotoiset liikkumismuodot ja niiden vaikutus muuhun merellisiin verkostoihin kuten rantaviivojen oleskeluun, luonteeseen ja ympäristön ja maisemien arvoihin tarkastellaan. Vaikka laivat eivät olekaan rakennuksia on niillä merkittävä vaikutus ympäristön elementteinä.

Rantojen toiminnot levittäytyvät Linnanaukion vesialueelle hallitusti - vesialueet jakautuvat selkeämmin ja ne mahdollistavat monimuotoisen toiminnan vesialueilla. Esimerkiksi vesiurheilualue Korppolaimäen rannan ja Lauttarannan rantahietikon välissä mahdollistavat uusia toimintoja aivan Turun keskustassa.

Joukkoliikenteen päälinjat



Kuva 73. Joukkoliikennekaavio:

1. Matkakeskus / yhteisterminaali sijoittuu Linnanaukion ytimeen kytkeytyen yhden kilometrin säteellä kaikkiin alueen niemiin.
2. Joukkoliikenteen pääverkot luovat pohjan kestävä kehityksen mukaiselle liikkumiselle.
3. Föli-vesibussi luo nopean vesiyhteyden suoraan kaupungin keskustan halki kytkien yhteen kaikki Turun keskeiset keskustan alueet molemmin puolin jokea.

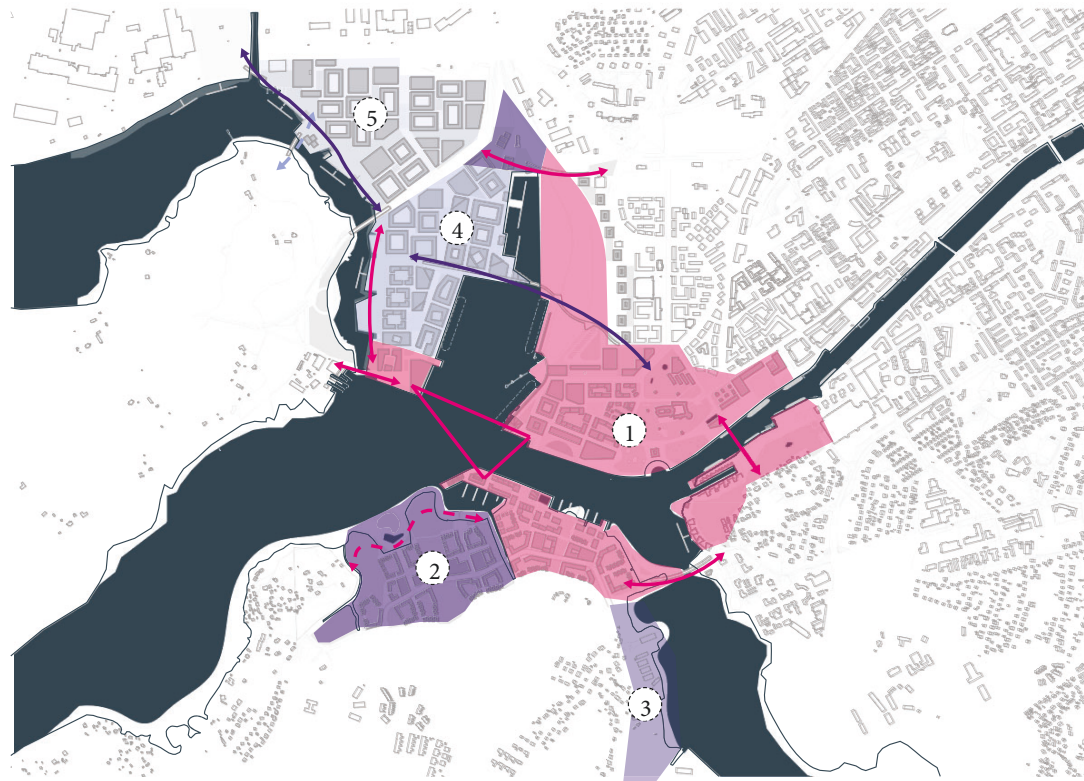
Uusi matkakeskus/terminaali kytkeytyy suoraan kiinni kaupunkirakenteeseen ja kaikki sitä koskeva ajoneuvoliikenne kuten rahtikaistat, drop-off alue, raide- ja bussiterminaali rajataan keskuksen pohjoispuolelle. Matkakeskuksen kytkeminen kaupunkirakenteeseen tekee Turusta mielikään päivämatkan tai pysähdyspaikan pelkän läpikulkun sijaan. Tämä parantaa sekä terminaalia käyttävien laivayhtiöiden tarjontaa ja samalla parantaa myös Turun kaupungin asemaa matkakohteena. Luomalla matkakeskuksesta selkeä paikka kytketään yhteen globaalit ja paikalliset verkostot samalla vahvistaen niiden kaikkien rakennetta ja Turun asemaa niiden solmukohtana.

Tunnin juna-hanke ja vastaavat raideliikenteen kehityshankkeet tekevät Linnanaukiosta kiinnostavana

merellisen kaupunginosan saariston ja kulttuurin rajapinnassa. Linnanaukion niemistä rakennetaan tiivistä keskusta-alueita, joukkoliikenteen pääverkon päätteiksi. Linnanaukion vahva identiteetti ja vetovoimaiset toiminnot sijoitetaan alueelle paikan potentiaalien mukaan, minkä varaan joukkoliikenteen verkot tukeutuvat.

Vesibussin uusi runkolinja toimii tiheällä vuorovälillä vuoden ympäri. Aurajoesta tehdään julkisen liikenteen pääakseli Turun halki ylioppilaskylästä Ruissalon kärkeen asti. Merellisyydestä tulee osa kaupunkilaisten jokapäiväistä liikkumista. Jokiliikenteestä syntyy luonteva runko kulttuurijoen ja kansallisen kaupunkipuiston kehityksen tukemiseksi. Venetsian tapaan pysäkeistä tehdään selkeitä, esteettömiä ja suuri ihmiskuormia hallitsevia kokonaisuuksia, joilla liikenteestä luodaan sujuvaa ja turvallista.

Vaiheistuskaavio



Kuva 74. Vaiheistuskaavio Linnanaukio:

1. Linnanaukion ydin-keskus
2. Hirvensalon ja Ruissaloyhteydet kehittyvät
3. Hirvensalon laajeneminen
4. Länsisataman niemen kaupunginosa
5. VLänsisataman niemen kaupunginosan laajeneminen

Jo ensimmäisessä vaiheessa (pun.) Linnanaukion aluetta kehitetään kokonaisvaltaisesti alueen identiteetin ja liikkumisverkkojen muodostamiseksi. Selkeä rakentamisen porrastaminen mahdollistaa alueiden kehittämisen tarpeeksi tiiviiksi julkisen liikenteen kunollisen verkoston perustamiseksi heti alussa, jolloin siitä syntyy selkeä osa alueen identiteettiä ja asukasprofiilia. Erityisesti autoilupainotteisen Hirvensalon alueella tämä on tärkeää joukkoliikenteen kehittämiseksi alueelle.

Keskeisiä paikkoja ensimmäisessä vaiheessa ovat verkostojen solmukohtat ja niille sijoittuvat toiminnot kuten musiikkitalo, matkakeskus sekä silta- ja lauttayhteydet, jotta niillä osoitetaan selvästi alueen kehityssuunta. Näillä elementeillä ja toiminnoilla luodaan alueen vahva pohjaverkosto, jonka vireen varaan alueen asuin- ja palvelurakentamista voidaan kehittää määrätietoisesti.

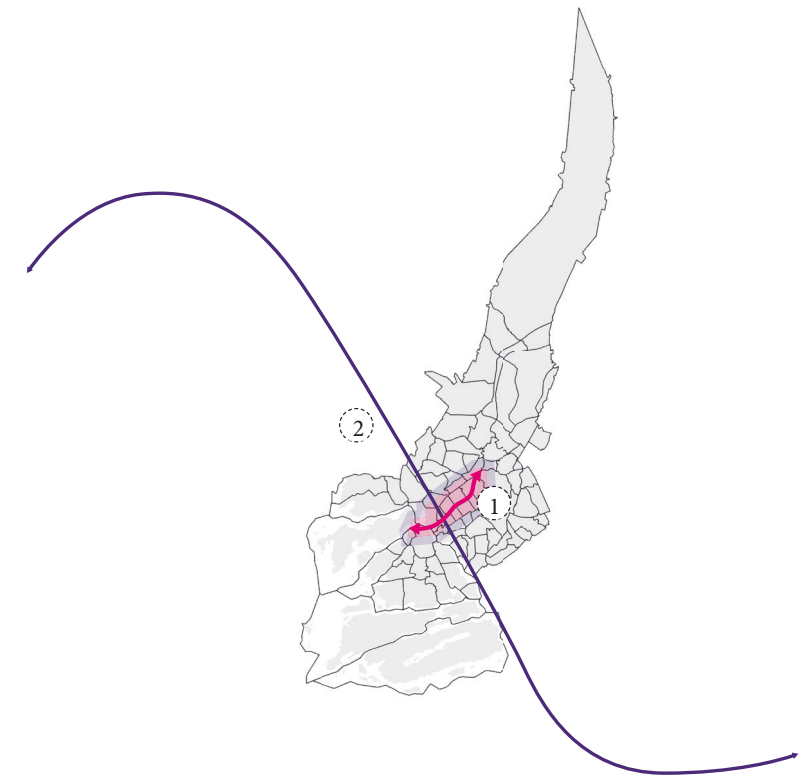
Alueen kehittäminen aloitetaan rantaviivasta, joille varataan tilaa keskustan toiminnoille. Samalla alueen saavutettavuutta kehitetään ja aluetta aktivoidaan ja viritetään erilaisten väliaikaiskäyttöjen ja pop-up tapahtumien avulla. Rakentumattomille alueillekin varataan ja luodaan kulkuverkot valmiiksi niiltä osin kuin ne vaikuttavat kriittisesti Linnanaukion kokonaiskuvan ja tärkeiden isojen verkostojen muodostumiseen.

Ensimmäisen vaiheen jälkeen alueita täydennetään palasina järjestelmällisesti jolloin varmistetaan niiden rakentuminen tavoitteiden mukaisesti tiiviinä ja tavoiteltu infra voidaan toteuttaa kaikille alueille tasaisesti.

Potentiaalien varaan rakentaminen

Kuva 75. Vaiheistuskaavio Turku:

1. Kehittämällä Aurajokivartta ja Linnanaukion aluetta vahvistetaan Turun viretilaa paikkana.
2. Linnanaukion kehityksen avulla vahvistettu Turku kestää aikaisempaa voimakkaampana paikkana paremmin laajempien verkkojen rakentamisen ja kytkeytymisen kaupungin rajojen yli.



Koska Linnanaukion ympäristöä kehitetään nyt on nyt myös reagoitava siihen vahvasti kuinka Linnanaukion kokonaisuus muodostetaan.

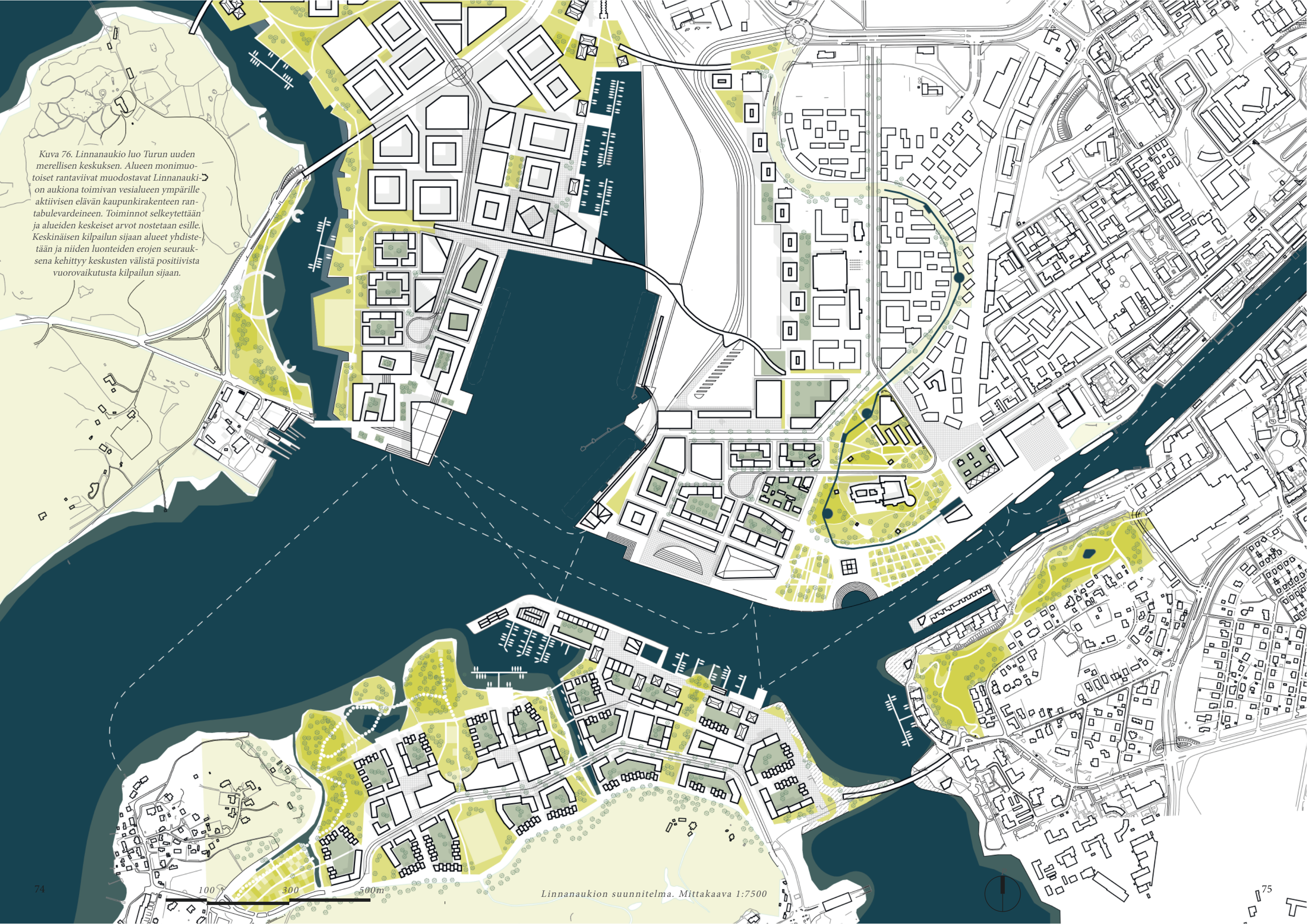
Koko Turun kaupungin kehityksen vaiheistuksessa Turun keskustan Aurajoen suuntainen kehitys on ensisijainen, jotta alueen ainutlaatuisen arvokkaat verkot ja potentiaali saadaan turvattu. Alueen ainutlaatuisen historian ja ympäristön luoman arvon lisäksi alueen kehitys vastaa monia kaupungin keskeisiä tavoitteita, kuten kestävä kehitys, Turun merellinen identiteetti ja olemassa olevan kaupunkirakenteen eheyttäminen.

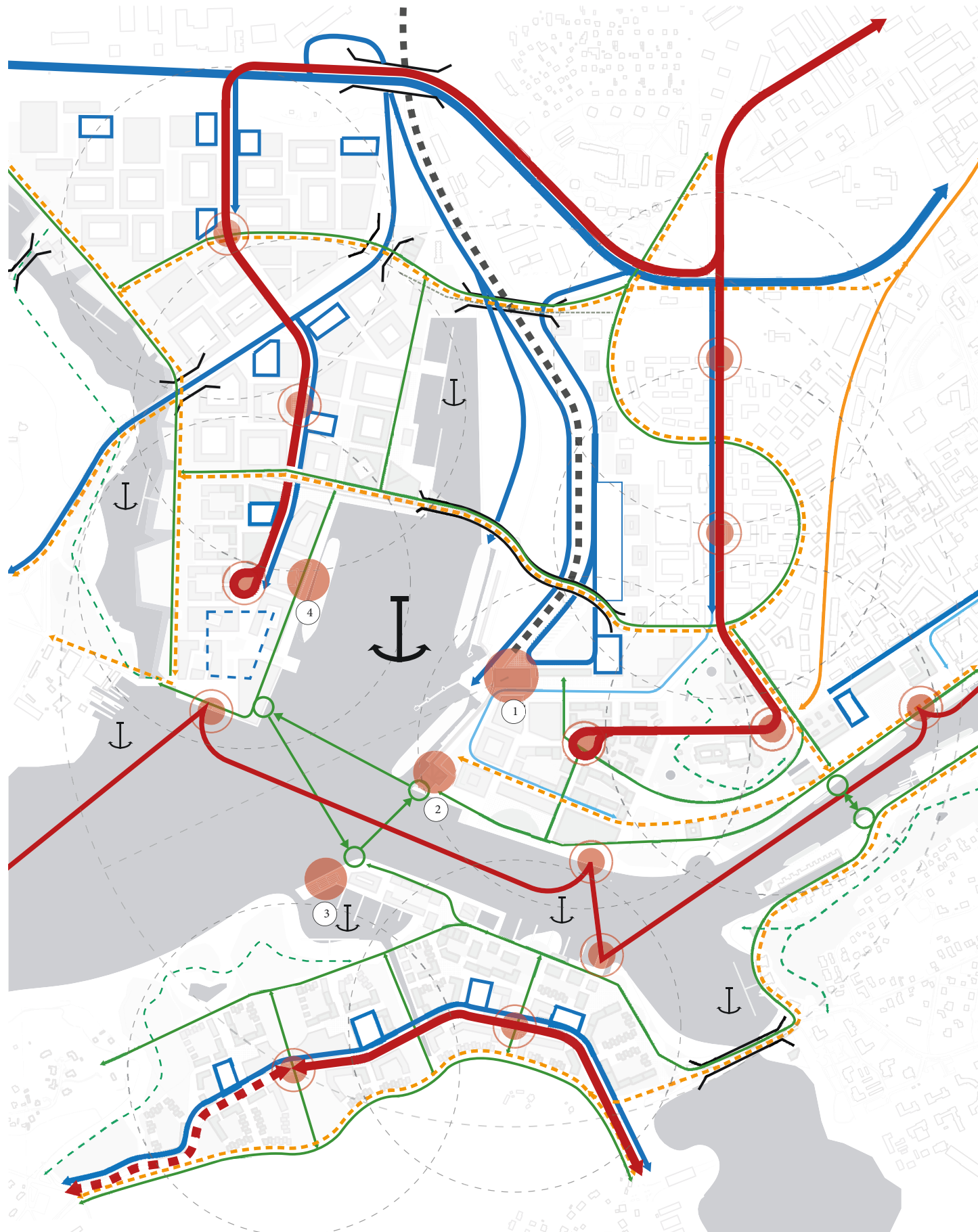
Linnanaukiolla on korkea potentiaali kehitettävänä alueena suhteessa muiden Turun kaupungin alueiden kehitysten ”hyötysuhteelle”. Tätä korkean potentiaalin omaavaa aluetta vahvistaen saavutetaan suhteessa pienimmällä mahdollisella lisätyllä panoksella mahdollisimman suuri vaikutus koko Turun kaupungin mittakaavassa. Linnanaukion korkeaa prioriteettia perustelee myös se, että alue on jo nyt vahvassa muutoksessa. Ei ole kyse siitä pitäisikö

alueen kehityksen aloittamista aikaistaa vaan siitä että siihen tulee keskittää tarpeeksi suuri voima Turun kasvusta, jotta sen kehitys keskusta-alueeksi onnistuu hallitusti. Alueen arvokkuus asettaa korkeat kriteerit alueen kehittämiseksi. Alueen merkittävyyden ja potentiaalin vuoksi alueen aliehkittymisen riski tulee minimoida, jottei alue pirstaloidu ja siitä kehity vain uusia erillisiä asuinalueita.

Linnanaukion kehityksellä vahvistetaan koko Turun muodostamaa paikkaa merkittävästi pienellä panoksella. Turun keskustan muodostaman paikan vahvistamisen jälkeen Turku kestää laajempien ja vahvempien sekä panokseltaan suurempien verkkojen luomisen ympäristöön. Vahva merellinen keskusta lisää Turun vetovoimaa ja näin synnyttää myös resursseja näiden uusien verkkojen rakentamiseksi.

Kuva 76. Linnanaukio luo Turun uuden merellisen keskuksen. Alueen monimuotoiset rantaviivat muodostavat Linnanaukion aukiona toimivan vesialueen ympärille aktiivisen elävän kaupunkirakenteen rantabulevardeineen. Toiminnot selkeytetään ja alueiden keskeiset arvot nostetaan esille. Keskinäisen kilpailun sijaan alueet yhdistetään ja niiden luonteiden erojen seurauksena kehittyy keskusten välistä positiivista vuorovaikutusta kilpailun sijaan.





Kestävä liikkuminen

Ruissalon saavutettavuuden parantaminen on yksi liikumisverkoston kehityksen lähtökohta. Ruissalo elementtinä huomattavasti parannetuin verkoin keskustaan kytkettynä parantaa koko Turun viihtyisyyttä ja identiteettiä. Ruissalon ulkoiluverkkoa kehitetään saaren itälaidalla pitkospuilla ja laiturirakenteilla ja alueesta luodaan keskustasta helposti saavutettava lähivirkistysalue edustan salmen molemmilla puolilla.

Länsisataman pääverkon luo rautatien yli nykyistä siltaa pitkin vedetty joukkoliikenteen päälinja. Autoliikenteen kerääjäkatu myötäilee nykyistä linjaa liittymästä alueen halki Ruissalon sillalle. Tähän liittyvät tonttikadut toteutetaan erillään joukkoliikennekadusta, joka rauhoitetaan oleskeluaukioiksi ja vehreäksi kävelykaduksi alueen halki. Niemen ranta-alueet rauhoitetaan vihralueiksi ja rantabulevardeiksi, joita niiden kautta johdettavat kävely ja pyörälinjat elävöittävät. Rantapuiston kautta kulkevat kävely- ja pyöräily-yhteydet kytketään uudella kevyenliikenteensillalla Raisiojoen viher yhteyteen pohjoisen suuntaan.

Joukkoliikenteen runkolinja jatketaan Linnakaupungista Turun linnan eteen ja linnapuiston halki Linnankadun suuntaisesti Linnanniemen kärkeen. Nykyisen satamatoiminnan uudelleenjärjestelyn avulla Turun keskustaa kuormittava satamaliikenne suunnataan matkakeskukseen pohjoispuolelle. Keskuskelta liikenne ohjataan sitä kautta keskustan kiertävälle kehäylylle ja Linnankadun ja Linnakaupungin välinen autoyhteys katkaistaan Linnankentän kohdalla. Samalla koko linnanniemen kärjestä luodaan autoton vyöhyke ja autot jätetään parkkiin Linnankadun päähän järjestettyyn paikoituslaitokseen tai Linnanniemen matkakeskukseen liittymäpysäköintiin.

Nykyinen rautatieyhteys siirretään kulkemaan satama-alueen olemassa olevia raiteita pitkin pohjoisesta ja nykyisen ratayhden tilalle luodaan pyöräbaanayhteys, joka yhdistää Linnanniemen Turun keskustan kehittyvään ratapihan ja matkakeskukseen alueelle. Pyöräreittien pääväylät ohjataan lautalta Linnapuiston reunaan Linnakaupungin puistoyhteyteen ja vastaavasti Ruissaloon johtavalle sillalle selkeän ja viihtyisä verkon aikaansaamiseksi. Linnanniemen huoltoajolle osoitetaan selkeä reitti, jonka reitille koko alueen huolto keskitetään muiden katutilojen rauhoittamiseksi ja kokonaiskuvan selkeyttämiseksi. Ehdoton esitetty huoltoreitti on selkeä ehto alueen osien kehittämisessä, jolloin vältetään kokonaiskuvan kannalta ongelmallisilta tonttikohtaisilta erillisratkaisuilta.

Korppolaismäen edustalla tonteille ajo ratkaistaan ensisijaisesti jollain muulla järjestelyllä kuin rannan kävely ja pyörä reittiä pitkin. Muuten ratkaisu-mattomilta osin rannan reitistä on kehitettävä toimiva ja turvallinen shared-space-katu ratkaisu. Korppolaismäen päällä oleva Maununtytären puisto kytketään uusilla yhteyksillä jokivarteen lautan, uimarannan ja puiston etelä-päädyn kohdilta. Korppolaismäen alueen kehitetty hyvä pyöräily- ja kävelyverkko luo alkupiste-teen alueelta etelään Pitkäsalmen rantaan kehitettävän kulkuväylän kehittämiseksi, jolla luodaan sujuva yhteys Katariinanlaaksoon ja Vaarniemen suojelualueille.

Lauttarannan alueella Hirvensalon saaren ympäri kulkevaa kehäkatu linjataan kulkemaan alueen keskeltä, jolloin arvokkaat kauniit metsärinteet ja veden puoleinen rantaviiva saadaan rauhoitettua kävely ja pyöräily-ympäristöksi. Alue rakennetaan tiiviisti, jotta saadaan sujuvalle joukkoliikenteelle realistinen pääte myös Hirvensalon saareen ja näin mahdollistetaan myös kulttuuritoimintojen perusteltu sijoittaminen alueelle. Hirvensalo kytketään Korppolaismäen rantaan uudella avattavalla kävely ja pyöräily-sillalla purjeveneilyn mahdollistamiseksi. Kortteliryhmien paikoitus ratkaistaan keskitetysti kehätien varteen asemoiduin paikoitusaluein. Viher yhteyksiä pitkin järjestetään selkeät yhteydet Hirvensalon ulkoilumaastoon.

Matkakeskus/ yhteisterminaali luo alueelle keskeisen kansainvälisen ja valtakunnallisen liikenteen solmukohdan Turun keskustan ja saariston rajapintaan. (1) Saariston yhteysalusten terminaali kytkee saariston verkoston suoraan Turun keskustan merelliseen keskukseen matkakeskukseen yhteyteen. (2) Ruissalon sataman yhteyteen kehitetään saaristomatkaailun keskus parantamaan saaristomatkaailun saavutettavuutta. (3) Satama-allas tarjoaa luontevan mahdollisuuden myös risteilyalusten laiturin ja terminaali paikaksi. (4)

- Alueen rajaus
- Julkisen liikenteen runkolinja
- Uusi raidelinjaus matkakeskukseen
- Pyöräilyn runkolinjat
- Baana nykyisen raiteen tilalle
- Kävelyliikenteen päälinjat
- Kävelyverkosto
- Huoltoliikenteen yhteydet
- Autoliikenteen yhteydet
- Keskeiset autoiluyhteydet
- Keskitetty rakenteellinen paikoitus
- Keskitetty kannen alainen paikoitus
- Keskitetty paikoitusalue
- Lauttayhteys
- Julkisen liikenteen pysäkit
- Silta/ alikulku
- Satama-alue

Kuva 77. Liikennekaavio



Kuva 78. Rakeisuuskaavio rakennetun ympäristön toiminnoista

Elävä keskusta

Ruissaloon saaren itäpäähän ei visiossa esitetään uutta rakentamista vaan alue potentiaali säilytetään ja kehitetään nykysenkaltaisessa käytössä virkistysalueena. Sen kulttuurimaisemat ja lehdot luovat säilytettynä vahvan kontrastin keskusta- ja alueen ainutlaatuisen ilmeen.

Länsisatama mahdollistaa uuden merellisen kaupunginosan kehittämisen keskustan ja Ruissalon rajapintaan. Alueen alavuus, maaperä ja veden läheisyys aiheuttavat haasteita, jotka kompensoidaan alueen tiiviillä rakentamisella ja erinomaisella sijainnilla. Uutena laajana kaupunginosana se mahdollistaa omanlaisen identiteetin kehittämisen alueelle. Sitä voidaan näin käyttää adapterin tavoin mahdollisuutena kytkeä Aurajoen historialliseen miljööseen sopimattomia toimintoja tai muutokieltä kuten korkean rakentamista keskustan-alueelle. Toiminnoiltaan kaupunginosa voidaan kehittää tyhjältä pöydältä ja alueella sovelletaan kiertotaloutta ja sekoittunutta kaupunkirakennetta.

Linnanniemen alueen kaupunkirakenteen pohjalla käytetään olemassa olevien arvokkaiden rakennusten verkkoa. Turun linna ja terminaali toiminta luovat lisäksi vaatimuksia alueen kaupunkirakenteelle. Toiminnoiltaan alueesta kehitetään kulttuurin ja koulutuksen keskittymä sekä vahva kytkös keskustan ja Linnanaukion välille. Alue jatkaa keskustan tiivistä ja matalaa korttelirakennetta. Alueen rakennusten korkeus rajoitetaan linnan näkyvyyden ja dominantiaseman turvaamiseksi. Laajennetulla Linnanpuistolla luodaan aukko rakeisuuteen Turun linnan ympärille voimistamaan linnan asemaa ympäristössä. Turkuun kaavailtu uusi historianmuseo sijoitetaan Linnanpuiston laidalle kytkien Turun linnan Forum Marinumin museon suuntaan luoden vahvan museokokonaisuuden. Forum Marinum museon ulkotilat laajennetaan Aurajoen molemmille puolille kytkien joen puolia vahvemmin yhteen Aurajoen alajuoksulla. Samalla aktivoidaan Korpolaismäen asuinrakentamisvaltaista aluetta. Jokivarren museoaluksilla luodaan merellistä ja alueen historiaa kuvastavaa tilallisuutta jokivarren alajuoksulle, josta sen näkyy Turun keskustan suuntaan kutsuvana merkinä.

Korpolaismäen edustan alueella rakeisuus on jo suurimmalta osin olemassa ja muilta osin rakentumassa. Jokivarren museoaluksilla voidaan kuitenkin vahvistaa alueen liittymistä keskustaan. Keskeistä on alueen aukoiden, rantaviivojen ja puistoalueiden kehittäminen ja historiallisten arvojen turvaaminen ja näiden kautta alueen identiteetin kehittäminen. Keskeinen asia on näiden arvokkaiden elementtien ja paikkojen kytkeminen helposti saavutettaviksi ja luontevaksi osaksi Linnanaukion liikenneverkostoa.

Lauttarannan alue toimii nykyisin osin merivartioston satamana sekä varasto ja pienteollisuus-alueina. Alueen laitureista ja veneluiskista koostuva kivirakenteinen rantapenger luo alueelle kiinnostavan pienimittakaavaisemman ilmapiirin, jota hyödynnetään alueen kehityksen yhtenä lähtökohtana. Rakeisuudellaan alueesta kehitetään tiivis joukkoliikenteen ja keskustatoimintojen saavuttamiseksi sekä maaperän haasteiden iheuttamien kustannusten kompensoimiseksi. Umpikorttelirakenteella luodaan selkeä jako yksityisen

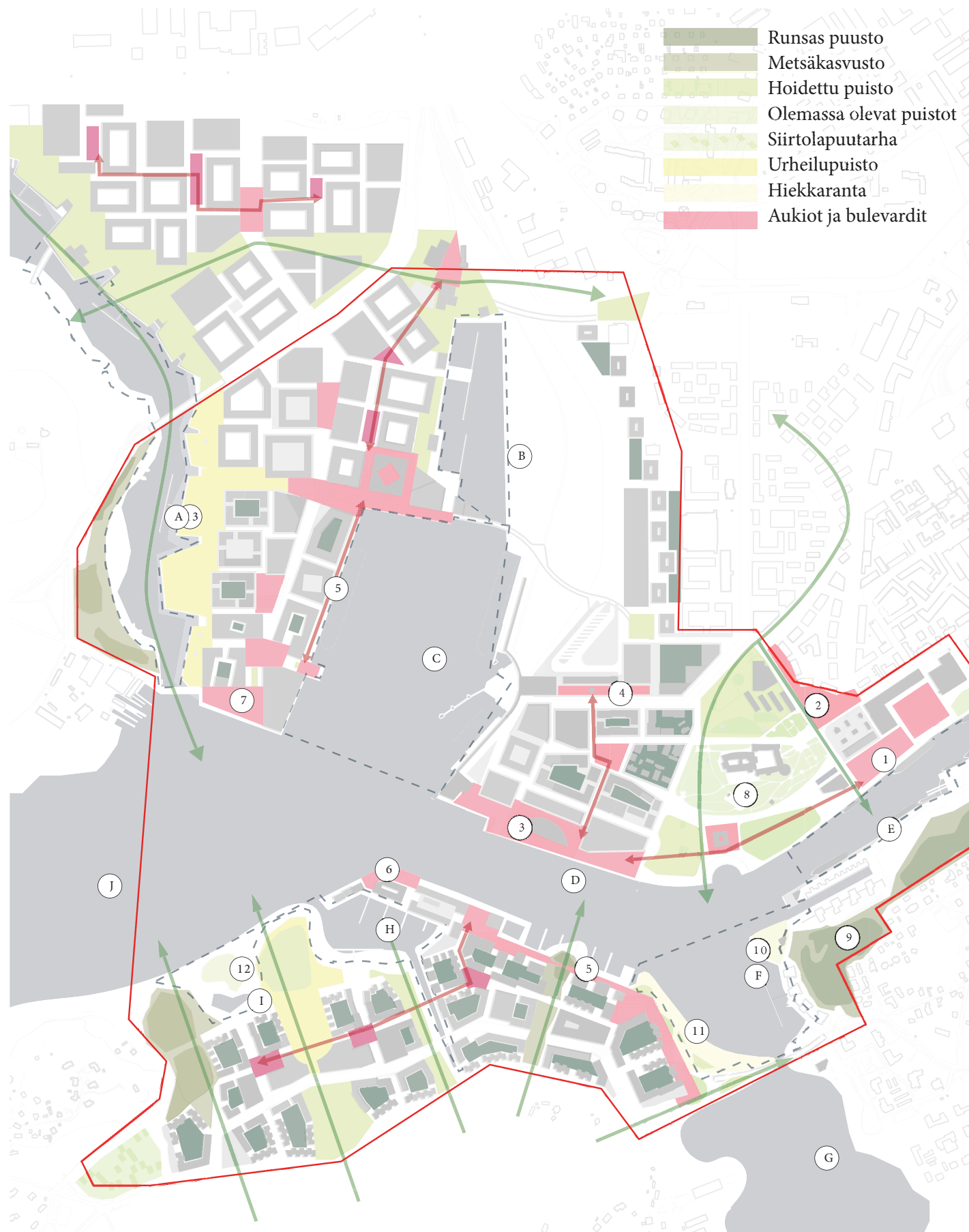
ja julkisten alueiden välille. Alueella vuorotellaan matalaa kerrostalojen ja townhouse typologioita. Asunnot kytkeytyvät pihoihin ja terasseihin puistojen ja kävelykatujen suuntaan luoden vuorovaikutteista ja elävää ympäristöä. Umpikorttelit muodostavat alueen viher- ja vesielementtien jakamina korttelikokonaisuuksia, jotka helminauhan tapaan Hirvensalon kehäkadulla yhteen kytkeytyvät jatkavat Pikisaaren aloittamaa rytmiä tiivistyksen vähitellen Linnanniemen vastaista rantabulevardia kohden.

Musiikkitalo luo vahvan identiteetin Länsisataman kärkeen, jossa se samalla muodostaa päätteen Aurajoen varrella kulkevalle kulttuurijoki kokonaisuudelle. Näkymät Lämpiöstä ja musiikkitalon edustan laitureista avautuvat aina Airistolle asti samalla rakennus luo ensivaikutelman mereltä saavuttaessa. (1) Turkuun suunniteltu uusi historianmuseo sijoitetaan Turun linnanpuiston laidalle osaksi uutta (palautettua) ulkoilmamuseon kokonaisuutta kytkeytyen samalla myös Forum Marinumin museon edustan tapahtuma-aukiokokonaisuuteen. (2) Turun linnan rooli vahvistuu, kun sen museotoimintaa levitetään ympäröivään laajennettuun museopuistoon. (3) Linnanniemen kampus vastaa Turun kaupungin tavoitteisiin kehittää identiteettiä opiskelu ja tiede-kaupunkina. Sijainiti tarjoaa potentiaalisen meren, Ruissalon luonnon ja Suomen vanhimman historian äärellä. (4)

Forum Marinumin museoaluetta laajennetaan Aurajoen varressa joen molemmiin puoliin. Sen pihat-alueita ja paikoitusta uudelleen järjestelyllä luodaan viihtyisää ja toimivaa ulkotilaa museon välittömään yhteyteen. (5)

Vesialueiden yhteyteen sijoitetaan näitä tukevia tiloja kuten rantasaunoja, melontapaviljonkeja ja kahvilatiloja. Näillä järjestetään samalla alueiden viihtyisyyden kannalta toimivia toimintoja kuten wc-tilat. (6) Ulkoilmauimalassa hyödynnetään nykyisiä rantarakenteita. Altaasta avautuvat kauniit näkymät uuden Linnanaukion vastarannoille ja Turun linnan suuntaan. (7) Urbaani terminaalin ja matkakeskuksen yhteen sulautuma luo välittömän yhteyden Itämeren, saariston ja Manner-Suomen välille. Terminaali rakentuu kiinni keskustaan ja luo rajapinnan satamaliikenteen ka Linnanniemen välille. (8)

Linnanniemen kärjen vanha messuterminalirakennus hyödynnetään yhteysaluksen terminaalinä, jolloin voidaan optimoida säilyvä identiteetti ja rakennukselle luonteva toiminto. (9) Risteilyterminaali sijoitetaan satamakorttelin työpaikkarakennusten kivijalkaan. (10) Saaristomatkaailun keskus luo potentiaalisen keskittymän saaristomatkaailun toimijoille ja parantaa näin saavutettavuutta ja tunnettuutta. (11) Linnanniemen alueelle sijoitetaan sen ympäröivien alueiden koulu ja päiväkotitiloja kulttuurin ja hoidettujen puistojen yhteyteen. (12)



Kuva 79. Aukioiden ja puistoalueiden kaavio

Aktiivinen ympäristö

Yhtenäisesti jatkuva viherverkko vahvistaa siihen kuuluvia viheralueita ja muodostaa tärkeitä ekologisia käytäviä. Samalla nämä yhteydet luovat viihtyisiä kulkuympäristöjä. Yhteen kytkeydyt puistot muodostavat rajautuneen vyöhykkeen sijaan vahvan verkon, jonka osat tukevat toisiaan. Verkko kytkee keskustan urbaanit puistot sitä ympäröiviin laajoihin arvokkaisiin luonto-alueihin ja tuo näin luonnon helposti keskustasta saavutettavaksi.

Aukioilla luodaan kaupunkirakenteeseen solmukohtia, joiden avulla sidotaan alueen toimintoja osaksi muita verkostoja. Ohjaamalla luodaan homogeenisien kaupunkirakenteen sijaan eri viretilojen luomaa vetovoimaa. Elävässä kaupunkirakenteessa on aina hiljaisempia ja aktiivisempia alueita. Tasaisesti rakenteeseen levitetty toiminnot eivät luo aktiivisia tiivistymiä ja niiden kytkeminen liikumisverkkoon on haastavaa. Linnanaukion alueella näistä aktiivisista alueista pyritään luomaan selkeä verkko, jossa kävely ja pyöräilyliikenne sivuavat sekoittuneen kaupunkirakenteen toiminnallisia keskittymiä, aukioita. Verkon avulla muodostuu kiinnostava liikkuksympäristö, jossa aktiiviteetteja on sijoitettuna sopivin välimatkoin. Näin verkosta kehittyä tarpeeksi vahva kokonaisuus sekoittuneita toimintoja jolloin sen luoma aktiivinen kaupunkitila aktivoi toimintoja alueella.

Forum Marinumin edustasta kehitetään satamatoiminnan siirtymisen myötä Kaupungin tapahtuma-aukiokokonaisuus suurempien tapahtumien järjestämiseen Turun linnapuiston edustalle joen varteen. Tapahtumia voidaan levittää yhdistämällä useampia aukion osia tai vastaavasti myös pienempien tapahtumien järjestäminen on luontevaa käyttäen vain osaa aukioista. Tarvittaessa tapahtuma voi laajentua myös linnanpuiston alueelle.(1) Linnakentän-aukio katkaisee nykyisen alueen läpi kulkevan autoliikenteen ja kytkee baanan esteettömästi Linnanniemen alueelle.(2)

Linnanniemenaukio muodostaa päätteen Aurajokivarrelle "Kaupungin paraati-laituri"(3) Matkakeskuksen aukio sitoo yhteen Yhteisterminaalien, rautatie ja bussiaseman ja liittämispysäköinnin rakennukset yhdeksi halituksi kokonaisuudeksi.(4) Lauttarannan rantabulevardi sitoo yhteen rannan studio ja palvelu-toimintoja kalatorin ja kauppahallin aukion.(5) Lauttarannan kärjen aukiolta toimii Ruissalo-Linnanimi-Hirvensalo lautan pysäkinä Hirvensalon saaristomatkailekeskuksen edustalla.(6)

Musiikkitalon aukiolta avautuvat pitkät näkymät Airston suuntaan Pukinsalmea pitkin.(7) Linnan puisto laajennetaan nykyisestä koostaan pohjoiseen uudella ulkoilmamuseon osalla. Etelään rantaviivaan puistoa jatketaan piknikpuistolla ja Historian museon

puistolla. Puiston rantaviivaan rakennetaan porrastettu katsomo ja Linnanpuiston paviljongin aukio.(8)Mau-nuntyttärenpuisto säilytetään ennallaan luonnontilaisena. Kulkuyhteyksiä puistossa parannetaan välttämättömiltä osin ja alueen turvallisuutta parannetaan hillityllä valaistuksella. (9)

Nykyistä kokeellista uimarantaa laajennetaan urbaaniksi hiekkaniemeksi.(10) Pop-up toiminnalle avoin oleskeluranta hiekkarannalla ja vihersaarekkein. (11)Ruoputon merenpohjan maa-aineesta rakennetut viherkumpareet muodostavat viihtyisän metsäpuistokokonaisuuden Pikisaaren jatkeeksi. Puiston muodos-tamalla puskurivyöhykkeellä turvataan Pukinsalmen rantojen viherarvojen säilyvyys alueella.(12) Länsisataman urbaani puistokoonaisuus tarjoaa hel-postisaavutettavan, monipuolisen ja viihtyisän ulkoilalueen Ruissalon välittömään yhteyteen.(13)

Ruissalonsalmi muodostaa osin lonnontilaisen Ruissalon laituriverkosta sekä osin Länsisataman urbaanista puistosta koostuvan helppokulkuisen ja helposti saavutettavan virkistysalueen.(a) Länsistaman edustan satamalahden peräosasta rajataan pienvenesatama ja alueelle esitetään tilavarauus vesibussivarikolle. (b)

Satama-allas varataan laivavarustamoiden alusten ja risteilijäalusten laiturei- ja kääntöalueeksi.(c) Linnanaukion vesialuekokonaisuus sitoo kaikki aluetta ympäröivät niemet yhteen. Sen keskusalue muodostaa itse aukion Linnanniemen ja Lauttarannan välille. Aukio toimii erilaisten meritapahtumien ja veden päällä tapahtuvien esitysten alueena.(d)

Forum Marinumin merimuseon museoalue laajenee Aurajoen molemmille puolille. Näin museolle luodaan lisää tilaa museoaluksille valmiiksi olemassa olevalle vesialueelle laivoille autenttiseen miljööseen muistuttamaan samalla Aurajoen historiasta merkittävänä telakka-alueena. Näin museo ja historia sidotaan vahvasti Aurajokeen ja museo-alukset luovat kaukaa tunnistettavan porttimaisen kokonaisuuden Aurajoen alajuoksun merkiksi.(e) Pop-up tapahtumien ja oleskelualueiksi kehitettyjen hiekkaranta-alueiden välille luodaan paikka vesiurheilulle ja -aktiviteeteille. Alue on syrjässä pääliikenneväylältä, eikä häiritse suojeltuja ranta-alueita. Se on vahvasti keskustassa kiinni ja helposti saavutettava ja potentiaalinen alue tapahtumille. (f)

Virkistys- ja vesiulkoilualue yhteys Pitkäsalmen ulkoilu- ja luonnonsuojelualueille.(g) Suojainen pienvenesatama ja saaristomatkailekeskuksen toimintoja.(h) Suojaisa vesialue metsäsaarien puiston yhteydessä.(i) Pää laivaväylät kulkevat Linnanaukiolle Pukinsalmen kautta.(j)

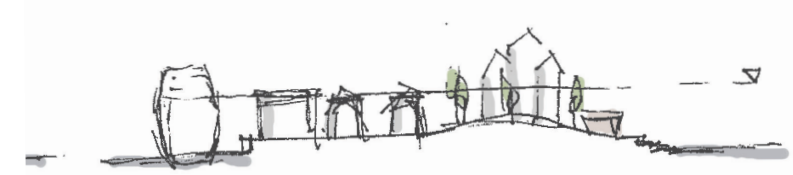
Kuva 80. Uusi Hirvensalon keskus Lauttarannassa kytkee Hirvensalon suoraan keskusta kiinni. Pienvenesatama, saaristomatkailutoiminta ja palvelut kuten kahvilat ja ravintolat sekä popup-tilat luovat eloisan keskusta-alueen sitoen Hirvensalon osaksi sen edustalla avautuvan Linnanaukion kokonaisuutta.





Kuva 81. Leikkauskaavio: Satamaterminaali toimii puskurina sataman ja keskustan välillä liittyen suoraan kaupunkirakenteeseen. Laajennettu linnapuisto korostaa Turun linnan roolia alueen dominanttinaja luoden viihtyisää oleskelutilaa Linnanaukion rannalle.

Linnanniemi



Linnanniemi luo kauniin Aurajokivarren rakennetulle ympäristölle selkeän pääteen meren äärelle. Korkeatasoisesti toteutettu rantabulevardi luo kutsuvan ja monipuolisen yhteyden veden äärelle. Alue toimii rakentuvan Linnakaupungin viihtyisänä ajanviettoalueena. Alueella valmiina sijaitsevat ja sitä täydentävät kulttuurirakennukset tekevät Linnanniemestä vetovoimasien alueen, kulttuurin kehdon ja aktivoivat Aurajokivarren kehitystä. Linnanniemen kampusalue ja koulurakennus Luo Linnanniemestä koulutuksen ja tutkimuksen keskuksen Itämeren ja saariston luonnon äärelle.

Arvokkaiksi todetut rakennukset si-
dotaan osaksi alueen uutta kaupungin kes-
kustarakennetta jatkavaa korttelirakennetta.
Matala korttelirakenne ja laajennettu lin-
nanpuisto korostavat Turun linnan asemaa
maisemassa. Umpikorttelit luovat viihtyisää
ja liiketilojen elävöittämää kaupunkitilaa
taiteilija- ja studiokortteleineen vahvistaen
alueen luovaa ja innovoivaa ilmapiiriä.

Yhteisterminaali ja matkakeskus
toteuttavat uudenlaisen urbaanin kokonai-
suuden jossa kaikki kulkuyhteydet kootusti
kohtaavat Linnanaukion keskuksen ytimessä.
Näin Turun kautta kulkevat ihmiset saapuvat
suoraan elävään kaupunkimiljööseen ja sa-
malla matkailutoimijat asettuvat helposti saa-
vutettavina osaksi kaupunkilaisten arkea.

Alueen urbaani Linnanpuiston mil-
jöö tarjoaa ulkoilua ja vapaa-ajanviettoa var-
ten hyvät ja monipuoliset mahdollisuudet
vuoden ympäri. Puistoalue tuo esiin alueen ja
Turun eri historiakerrostumia sekä puutarho-
jen että ulkoilmamuseon kautta.

Linnanniemen alue luo tärkeän lii-
toksen Linnanaukion ympäristön ja nykyi-
sen kaupungin keskustan välille. Sen nopeat
lauttayhteydet aktivoivat Linnanaukion vesi-
alueen. Linnanaukion rantabulevardin varrel-
la toimivat palvelut reunustavat uutta aktii-
vista ja elävää Linnanaukion aukiota.

Kuva 82. Linnanniemen kärjellä on keskeinen merkitys julkisena alueena Aurajoen merelle kurottavana kärkenä. Matalat ja pitkät rantarakennusten pmsat viestivät alueen historias-
ta satamana rauhoittaen kaupungin siluettia meren suuntaa Turun Linnnaa korostaen.

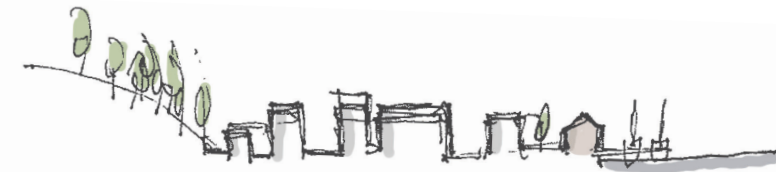
Kuva 83. (oik.) Asemapii-
rustus 1:4000





Kuva 84. Rakennusten korkeus kasvaa pääkadun vartta lähestyttäessä.

Hirvensalo



Alueen halki johdettu liikenneväylän varsi rakentuu urbaanina katutilana. Joukkoliikenteen pysäkeistä kehitetään toimivia ja helposti saavutettavia ja alueen viihtyisät ranta ja metsänreunan alueet rahoitetaan kävely- ja pyöräilyliikenteelle. Rantaviiva mukailee olemassa olevaa laituriin porrastamaa elävää rantaviivaa, jonka muodot heijautuvat alueen korttelirakenteisiin. Olemassa olevat metsävyöhykkeet ja vesialueet rytmittävät ja jakavat kaupunkirakenteen kortteliryhmiksi, joiden välistä kallion metsiköt jatkuvat rantaviivaan asti luoden eheän viherverkoston puistojen ja metsien välille.

Kanavien varsilla ja puistojen laidoissa umpikorttelirakenne rikotaan matalalla townhouse- sekä paritalopiahpiirein, millä luodaan pienimittakaavaisempaa viihtyisää rajapintaa julkisten alueiden suuntaan. Korttelikeskittymien keskelle kehittyy oma aukionsa, joita niiden kautta kulkevat kävely- ja pyöräliikenteen päälinjat aktivoivat. Aukioiden yhteyteen integroidaan keskustan toimintoja kuten koulu ja päiväkotitiloja. Luodaan sekoitettua kaupunkirakennetta ja tuodaan mielenkiintoista arkkitehtuuria osaksi kaikkia alueen osia niiden keskeisille paikoille liikkumisverkon varrelle.

Puistoja ja muita oleskelualueita ympäröivä asutus luo turvallisen ilmapiirin samalla tarjoten asukkaille viihtyisää asuinympäristöä. Kulkuväylien varrelle tuodut toiminnot kuten siirtolapuutarha ja venelaiturit tarjoavat myös ohikulkijoille mielenkiintoa ja mahdollistavat asukkaiden vuorovaikuttamisen ympäristönsä kanssa, olemalla itse muodostamassa sitä. Näin yhdistetään yksittäisten ihmisten tuottama aktiivisuus kaupunkitilan aktivoimiseksi.

Alueen tunnelmassa yhteensovitetaan keskustan tiivistä, aktiivista ympäristöä sekä saariston ja Hirvensalon historiasta juontuvaa ajatusta kylämaisista kokonaisuuksista. Urbaanit korttelikokonaisuudet ja niitä halkovat viheralueet luovat kiinnostavan sarjan monenluonteista inhimillisen tiivistä ja vaihtelevan korkuista rakennettua ympäristöä ja Hirvensalolle luonteeomaista luonnonympäristöä.

Alueen myötä Hirvensalo kytkeytyy vahvemmin osaksi muuta Turkua ja keskustaa. Länsisataman omanlainen merellinen ja luonnonläheinen identiteetti ja palvelut tarjoavat koettavaa kaikille turkulaisille sekä matkailijoille.

Kuva 85. Ilmakuvan edustalla aktiivinen vesiulkoilualue ja alue pop-up tapahtumille ja rennolle ajanvietolle.

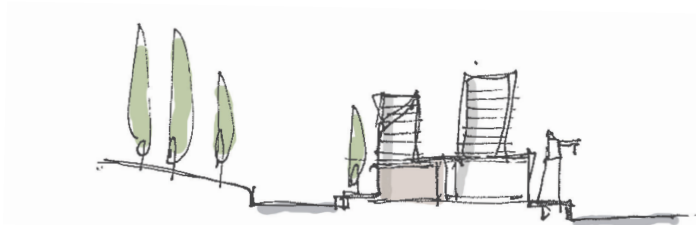


Kuva 86. (oik.) Asemapiirustus 1:4000



Kuva 87. Leikkauskuva:
Luonnos viheralueiden
ja sataman suhteesta Län-
sisataman ympäristössä.

Länsisatama



Länsisatama muodostaa vahvan parin Ruissalon tammimetsille. Uutena kaupunginosana avautuvien vesialueiden ja Ruissalon naapurissa se kestää Turun kaupungille uuden tyyppistä ja korkeampaa rakentamista. Rakennettuna niemenä Länsisatama tarjoaa identiteetin urbaanille ja vahvasti rakennetulle ympäristölle.

Länsisataman paikan keskeiset piirteet ja laiturialueiden rakennusvaiheet toimivat pohjana alueen identiteetin rakentamiselle. Sen sekoittunut kaupunkirakenne ja keskustan palvelut luovat kutsuvan, turvallisen aktiivisen kaupunkimiljöön. Monipuoliset viheralueet ja rantabulevardit tarjoavat runsaasti vapaa-ajanaktiviteetteja ja harrastusmahdollisuuksia meren rannalla.

Niemien kärkeen rakennettavat kulttuurirakennukset kuten uusi musiikkitalo luovat alueen identiteetin pohjan. Satamanpuolinen ranta rakentuu pääosin toimisto-, työpaikka - ja palvelurakentamisena muodostaen suojauskurin sataman aiheuttamalle melulle. Ruissalon puoleiseen luonnonläheistä ja rauhallista rantaa lähestyttäessä alue muuttuu asunrakentamisen hallitsemaksi. Umpikorttelien katutasen tilat toteutetaan palvelu- ja työtiloina, millä luodaan aktiivista ja sekoittunutta keskustakennettä alueel-

le. Rakennusten korkeudet madaltuvat alueen keskeltä rantoja kohden, jolla mahdollistetaan merinäköymiä myös keskeltä aluetta.

Kokonaisen uuden kaupunginosan laajuus kehityshankkeena mahdollistaa alueen nykyaikaisen tulevaisuuteen adaptoituvan suunnittelemisen. Länsisatamassa sovelletaan yhteisautotarkaisuja ja varaudutaan autoilun automatisoitumiseen. Linna-kaupungin tapaan alueesta suunnitellaan joukkoliikennepainotteinen ja jalankulku- ja pyöräily-ystävällinen. Alueelle kehitetään ryhmärakennuttamista tukevaa, joustavaa, älykästä, kestävä ja kiertotalouteen perustuva kaupunkirakennetta.

Länsisatama toimii linkkinä Ruissalon ja keskustan välillä. Länsisatamaan rakennettava infrastruktuuri tukee samalla Ruissalon linkittymistä Turun keskusta ja näin vahvistaa koko kaupungin identiteettiä. Kulttuurilla ja vesibussiyhteydellä alue linkittyy osaksi Aurajoen kulttuuriakselia. Matkakeskuksen ja tunnin junan ansiosta uusi Länsisataman merellinen kaupunginosa tarjoaa helposti saavutettavaa korkeatasoista ja ainutlaatuista asuin- ja työskentelymiljöötä kansainvälisesti merkittävien luonto- ja kulttuuriympäristön leikkauksipisteessä.

Kuva 88. Ilmakuva Linna-
naukon päältä.



Kuva 89. (oik.) Asema-
piirustus 1:4000

Yhteenveto

Linnanaukio levittää keskustan kaupunkirakenteen saariston merialuiden päälle luoden vahvan sidoksen merellisten ja kaupungin verkkojen välille. Näin syntyy merellinen Turku.

Vahvana paikkana Linnanaukio luo kestävän sidoksen Linnanaukon halkomien verkkojen välille - Linnanaukiosta tehdään erillisten reuna-alueiden sijaan vahva keskuksista koostuva kokonaisuus. Uuden liikkumismuotojen solmukohdan avulla Varsinais-Suomen saaristo kytketään mantereeseen ja luodaan välitön sujuva linkki osaksi Euroopan laajuista TEN-T ydinverkkoa. Näin luodaan vetovoimainen Turku.

Linnanaukion keskus luo potentiaalin vahvalle joukkoliikenteelle ja kytkee irralliset alueet lautojen ja siltojen avulla kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti tiivistyvän keskustan kaupunkirakenteeseen. Keskuksen alueelle kehittyy tiivis ja paikallisia arvoja tukeva, diversiteetiltään rikas ja elävä sekoittunut keskus.

Uudella vesiliikenteen runkolinjalla liitetään asuinalueilta keskustaan suuntaava liikenne aktivoimaan Aurajoen rantojen muodostamaa Turun ydinaluetta. Merellisyydestä tulee osa arkipäivää - helposti saavutettava kokemus. Näin kestävästä liikkumisesta kaupungissa luodaan kutsuvaa niin paikallisille kuin matkailijoillekin. Luodaan kaikille ihmisille side mereen - ja näin nostetaan sen arvokkuus osaksi arkipäiväistä päätöksentekoa.

Vahvistetun kansallisen kaupunkipuiston kauniissa ja viihtyisässä ympäristössä kaupungin halki kulkevat pyöräyhteydet tukevat hiipuneen pyöräilykulttuuriin elpymistä. Hirvensaloon ja Ruissalon edustalle levittäytyvä keskusta kiinnittää ne alueina välittömästi itseensä. Arkinen liikkuminen keskustaan nopeutuu ja luo etulyöntiaseman kestäville ratkaisuille. Näin rakennetaan kestävä Turku.

Oheistuotteena korjataan kaupunkipuiston epäjatkuvuuskohta ja luodaan vahva pari Turun ydinkeskustalle kulttuurijoen toiseen päähän. Näin ulotetaan kulttuuri meren rannalle vahvistamaan Turun merellisiä kasvoja Itämeren rannalle. Samalla selkeytetään Turun viherverkostoa ja nostetaan sen arvokkuus näkyväksi osaksi kaupungin kehityksen politiikkaa selkeänä kokonaisuutena.

Vahvistamalla näitä kaukaa Turun pitkästä ja rikkaasta historiasta kumpuavia verkkoja Linnanaukio ei pyri rakentamaan tyhjistä vaan tuo esille tämän ainutlaatuisen olemassa olevan potentiaalin. Se luo perustellun ja vahvan vastauksen Turun kaupungin kunniakkaille tavoitteille. Se luo kansainvälisesti ainutlaatuisen vetovoimaisen merellisenkeskuksen.

Luodaan perusta uudelle merelliselle kulttuurille ja koulutukselle - luodaan uusia työmahdollisuuksia niin paikallisesti kuin laajemmin esimerkiksi saariston suuntaan. Näin kehitetään kilpailukykyinen Turku.

Kuva 90. (oik.) Aurajokivarren korkeatasoinen arvokas kivi- ja viherrakentaminen jatkuvat Linnanniemen kärkeen asti. Myös vuodenajat kuuluvat merelliseen kokemukseen Linnanpuiston tarjotessa ympärivuotisia aktiviteetteja urbaanissa puistomiljöössä meren rannalla.



Seuraava vaihe

Diplomityön aikana ehdittiin tehdä useita teorian, analyysin ja suunnittelun vaiheiden kehiä. Kaupunkirakenteen laajoja paikallisia verkkoja on tunnistettu ja niiden rooli on hahmotettu työlle annetun suunnitteluongelmien puitteissa. Seuraava vaihe olisi visiossa käsiteltyjen huomioiden käsitteleminen tiiviimmässä yhteistyössä Turun kaupungin edustajien ja muiden alueen toimijoiden kanssa. Jatkossa tulisi keskittyä erityisesti lähiaikoina kehitettävien alueiden kokonaiskuvan tarkentamiseen.

Diplomityössä levittäydettiin tarkoituksenmukaisesti laajalle alueelle, jotta nykyhetki voitaisiin heijastaa tulevaisuuteen ja sen tarjoamiin potentiaaleihin mahdollisimman kokonaisvaltaisesti. Kaupunki on kompleksinen prosessi ja jatkuvassa muutoksessa. Kaupungin verkostoille pitää antaa tilaa rakentua orgaanisesti jatkuvan kehityksen mukaisesti, mutta samalla on voimistettava rakentumisprosessin kokonaiskuvan ohjaamista. Vahvistamalla paikan olemassa olevaa identiteettiä voidaan kehittää viiretiloja jotka auttavat kaupungin prosessin osia organisoitumaan ympäristössä luontevalla tavalla. Pitkällä tähtäimellä ohjaten nämä vahvat verkot voidaan kehittää niin, että ne tukevat suunnittelua ja mahdollistavat alueen kehittymisen joustavasti pitkälle tulevaisuuteen.

Seuraava vaihe on tarkoittaa analyysimetelmiä aineistoon, johon tämän työn puitteissa ei ole voitu syventyä jatkokehitykseen tarvittavalla tasolla. Ensimmäinen vaihe on kehittää vaiheistuksen aikaisinta osaa, jossa tutkitaan juuri nyt suunniteltavien hankkeiden ja kaavoituksen yhteensovitus ja luonteva kehitys Linnanaukion keskusta-alueeksi.

Työn esittelyn osalta käydyssä keskustelussa Länsisataman suunnitelma todettiin vielä tällä hetkellä hyvin epärealistiseksi, mikä tiedostettiin jo työn alkuvaiheessa. Sataman toiminta on vielä nykyään Länsisataman niemellä aktiivista. Juuri nyt on sen sijaan keskeistä reagoida Korppolaismäen alueen kehitykseen, joka on kaiken aikaa tapahtumassa. Linnanaukion verkostojen kannalta keskeiset arvokkaat potentiaalit sekä aktivoida aluetta asuinalueen sijaan keskustamaisemmaksi niin, että Linnanaukion muodostuminen ei vaaranna tämän alueen katkaisemana. Kriittisiä ovat Maununtytärenpuisto ja kulttuurijoen kehityksen tukeminen myös Linnanaukion suunnasta sekä keskustan kytkeminen Hirvensaloon kestävä kehityksen periaatteiden toteuttamiseksi ja kaupunginosien eriytymisen välttämiseksi.



Loppusanat

Tunnistamalla Linnanaukion alueen ainutkertainen paikan hengen potentiaali ja alueen kriittinen vaikutus koko Turun keskeisiin verkkoihin ymmärretään alueen kokonaiskuvan hahmottamisen välttämättömyys Linnanaukion ympäristön kaupunginosien suunnittelun pohjana. Linnanaukion diplomityöllä esitetään visio Turun uudesta keskuksesta, jossa huomioidaan tämä hetken isoihin kestäväan kehityksen megatrendejä kuten ekologiseen elävän kaupunkirakenteen muodostumisen edellytyksiä sekä uhkakuvia paikkojen diversiteetin laantumista - linjassa Turun kaupungin asettamien päätavoitteiden kanssa.

Ehdyttämällä Linnanaukon sirpaloima kaupunkirakenne nostetaan uudelleen esiin alueen suuri potentiaalia ja voimistetaan Turun kaupungin merellistä ja luonnonläheistä identiteettiä. Alueiden kehitykselle välttämättömällä infrastruktuurilla sidotaan yhteen revenneet verkot ja luodaan uusi vahva välitön sidos Turun keskustan, Varsinais-Suomen saariston ja meren välille. Turun kauneus piilee sen arvokkaassa ympäristössä ja kulttuurissa, joka ainutlaatuisen kauniilla tavalla kiteytyy Aurajoen varrella ja kohdassa, jossa Turku kietoutuu osaksi Itämeren ja kaunista saaristoa.

Kuva 91. (vas.) Linnanaukion uusi merellinen keskus luo yhtenäisen elävän kaupunkikuvan samalla säilyttäen sen osana olevien niemiä paikan omaa luonnetta ja identiteettiä.

Kirjalähteet:

Alppi, S; Ylä-Anttila, K 2007, Verkstourbanismi. Julkaisussa Yhdyskuntasuunnittelu, Vuosikerta 45, Nro 2, s 10-26. Yhdyskuntasuunnittelun seura ry.

Anderson, H (toim.); Hujala, S; Kiiski-Finel, P 2002, Näkymätön kaupunki: toteutumattomia suunnitelmia 1900-luvun Turusta. Wäinö Aaltosen museo, Turku.

Birkstedt, R; Hintsanen, T; Lee, C; Lundén, E; Parviainen, M; Randell, A; Wilenius, M 2017, Towards new Turku. Turun kaupunki, Turku.

Gehl, J 2010, Cities for People. Island Press, Washington,D.C.

Jacobs, J 1961, The Death and Life of Great American Cities. Random House, New York.
Jama, T; Lehtovuori, P; Rajaniemi, J; Siikonen, M; Mäntynen, J; Rantanen, A; Joutsiniemi, A; Koskela, K; Kärkinen, T; Saarikoski, P; Saarniaho, K. Ideoita kaavoituksen sisällön uudistamiseen : Kaavojen merkintöjen ja määräysten kehittäminen (KAMMI-hanke). Helsinki : Ympäristöministeriö, 2018.

Koponen, O-P 2006, Täydennysrakentaminen; Arkkitehtuuri, historia ja paikan erityisyys. Tampereen teknillinen yliopisto, Arkkitehtuurin osasto, Arkkitehtuurin historian ja teorian laitos, Tampere University of Technology, Tampere.
Linnakaupunki OYK 2008B, Kulttuurihistorialliset arvot liite 12c. Ympäristö- ja kaavoitusvirasto, Yleiskaavayksikkö, Turun kaupunki.

Massey, D 2008, Samanaikainen tila. Vastapaino, Tampere.

Pallasmaa, J 1994, Identiteetti, intimitetti ja kotipaikka - huomioita kodin fenomenologiasta, Arkkitehti, Nro 1, Sivut 15-23.

Pallasmaa, J 2005, Encounters - Architectural essays. Rakennustieto Oy, Helsinki.

Passinmäki, P 2011, Arkkitehtuurin uusi poetiikka. Fenomenologinen tutkimus teknologian yllättämisen mahdollisuudesta nykyarkkitehtuurissa. Tampereen teknillinen yliopisto. Arkkitehtuurin laitos. Tampere.

Rajaniemi, J 2006. Kasvun kaavoitus : tapaus Raahe 1961-1996. DESC SOURCE. Väitöskirja. Messon Oy, Kankaanpää.

Saarinen, S 2007, Kansallinen kaupunkipuisto ja maankäytön suunnittelu; Kaupunki arvoalueiden maanomistajana. Selvityksessä Saarinen Samuli (toim.): Turun kansallinen kaupunkipuisto; perustamisselvitys. Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirasto yleiskaavatoimisto, Turku.

Schildt, G 1997, Näin puhuu Alvar Aalto. Otavan kirjapaino, Keuruu.

Vaismaa, K; Mäntynen, J; Metsäpuro, P; Luukkonen, T; Rantala, T; Karhula, K 2011. Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämisessä. Tampereen yliopistopaino Oy - Juvenes Print. Tampere.

Ylä-Anttila, K 2010, Verkosto kaupunkirakenteen analyysin ja suunnittelun välineenä. Tampere University of Technology, Tampere.

Sähköiset lähteet:

Arkkitehtitoimisto ALA kotisivut 2019, <http://ala.fi/fi/work/kilden-performing-arts-centre> . Haettu 20.07.2019.

Ekman, S 1959, Korppolaismäki. Julkaisussa Suomen Turku, 1959 N:o 1, s. 8. Turkuseura. http://suomenturku.turku.fi/HTML/1959_1/files/assets/basic-html/page6.html . Haettu 15.1.2020.

Forsman, L ; Pohjanheimo, T 2019, Miltä merellinen Turku tuntuu? Moniaistinen tutkimus Turusta merellisenä kokemuksena. Tutkimusraportteja-sarja Ruoppila Sampo (toim.) Turkimusraportteja 1/2019. Turun kaupungin konsernihallinto, Kaupunkikehitysryhmä, Turku. http://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//milta_merellinen_turku_tuntuu_tutkimusraportteja_1-2019.pdf . Haettu 22.07.2019.

Föli verkkosivut, 2017, <https://www.foli.fi/fi/f%C3%B6lin-vesibussi-oli-menestys-kes%C3%A4n-aikana-tehtiin-30-000-matkaa> . Haettu 22.07.2019.

Helsingin uutiset 17.6.2018. ”Alueesta on tulossa liikennehelvetti” - Jätkäsaarella ajetaan kävelijät ahtaalle. <https://www.helsinginuutiset.fi/artikkeli/672333-alueesta-on-tulossa-liikennehelvetti-jatkasaarissa-ajetaan-kavelijat-ahtaalle> . Haettu 30.07.2019.

Hiedanranta. Kaupunginosan suunnittelu. Päivitetty 14.10.2019. <https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentamishankkeet/hiedanranta/suunnittelu.html> . Haettu 16.01.2020.

Hirvensalon OYK 2007 (vireillä), Turun kaupunki, Ympäristö- ja kaavoitusvirasto, Yleiskaavayksikkö. http://ympto.turku.fi/ympakaavi/sivut/Kaavoitus/sivut/Asemakaavoitus/sivut/kuvien_naytto.php3?Diario=3533-2007&kuvan_nimi=Ykl_luonn_pdf&kuvan_tyyppi=Ykl_luonn_pdf_tyyppi&taulukon_nimi=ykl_luonnos&tunniste=Di21 Haettu 30.07.2019.
HS 2018 = Kivikaupunki pursuaa nyt lapsia, ja Helsingissä tilanne on historiallinen - katso laskurista, miten lasten määrä on kehittynyt kotikulmillasi. Helsingin Sanomat, 28.4.2018 <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005659946.html> . Haettu 14.01.2020.

Helen and Hard kotisivut 2019, <http://www.helenhard.no/projects/navet>. Haettu 20.07.2019.

Jordana, S 2010, New terminal for Stockholm. Archdaily 26.8.2010. <https://www.archdaily.com/75000/new-terminal-for-stockholm-c-f-m%25c3%25b8ller-architects> Haettu: 14.01.2020

Kansalliset kaupunkipuistot. Valtion ympäristöhallinnon verkkopalvelu. Ympäristöministeriö 2006. https://www.ym.fi/fi-FI/Luonto/Luonnon_monimuotoisuus/Luonnonsuojelualueet/Kansalliset_kaupunkipuistot/Haku_kansalliseksi_kaupunkipuistoksi . Haettu 16.01.2020.

Kaupunkistrategia Turku 2029. Hyväksytty 16.4.2018. Turku 16.4.2018. https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/kaupunkistrategia_2018.pdf . Haettu 20.7.2019.

Kristiansand 2018, uutinen, <http://businessregionkristiansand.no/varbusiness/aktuelt/kristiansand-wins-the-national-award-for-attractive-city-2018> . Haettu 20.7.2019.

Kristiansand 2018b, Kristiansand - A creative city with ambitions. Kristiansand kommune 2018. <https://eapc2020-cpc.no/media/1072/leaflet-about-kristiansand.pdf> . Haettu 16.08.2019.

Kyttälä, L 2011, Kaupunki, jota ei koskaan rakennettu. Tylkkäri, Turun ylioppilaslehti 03.03.2011 <https://www.tylkkari.fi/ilmiot/kaupunki-jota-ei-koskaan-rakennettu> . Haettu 20.7.2019.

Linnakaupunki OYK 2007, Ympäristö- ja kaavoitusvirasto, Yleiskaavayksikkö, Turun kaupunki. http://ympto.turku.fi/ympakaavi/sivut/Kaavoitus/sivut/Asemakaavoitus/sivut/kuvien_naytto.php3?Diario=3304-2007&kuvan_nimi=Ehd_sel_pdf1&kuvan_tyyppi=Ehd_sel_pdf_tyyppi1&taulukon_nimi=ehd_ykl&tunniste=Di5 . Haettu 20.7.2019.

MAL 2016, Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2016-2019 <http://ah.turku.fi/kh/2016/0111001x/Images/1423611.pdf> . 08.07.2019.

Museovirasto 2009, RKY, Aurajokisuun satama-, telakka- ja teollisuusalue. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4095 . Haettu 08.08.2019.

RSAA kotisivut 2019. <http://rs-aa.cn/projects> . Haettu 20.07.2019.

The vision for Nordhavn <http://www.nordhavnen.dk/english/uk-nh-vision.aspx> . Haettu 20.07.2019.

TKMKK 2002 = Turun kaupunkiseudun maakuntakaava 2002, vahvistettu 23.8.2004. Varsinais-Suomen Liitto, Turku. <https://www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Maankaytto/2010/kaavoitus/Turunkaupunkiseutu/tksmkselostus.pdf> . Haettu 22.7.2019.

TKRM 2035 = Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 Loppuraportti, 2.4.2012. Turku. https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//rm35_loppuraportti_02042012_final.pdf, Haettu 30.07.2019.

Turun Sanomat, 2017, <https://www.ts.fi/mielipiteet/lukijoilta/3445523/Saannollinen+yhteys+Aura-joesta+Turun+++saaristoon+olisi+matkailun+piristysruiske> . Haettu 16.01.2020.

Ulkoilusaaret 2019, <http://www.turku.fi/kulttuuri-ja-liikunta/ulkoilualueet/ulkoilusaaret> . Haettu 25.06.2019.

Visit Turku. Turun kaupunki. <https://www.visitturku.fi/visit-turku/turun-alue/kaupunki> . Haettu: 14.1.2020.

Visit Finland 2015, seminaariesitys. <http://www.visitfinland.fi/wp-content/uploads/2015/03/Tilasto-seminaari-200315-Hietasaari.pdf> . Haettu 13.06.2019.

What Makes a Successful Place? 2018, Project for Public Spaces, <https://www.pps.org/article/grplacefeat> . Haettu 16.01.2020.

What is Placemaking? 2018, Project for Public Spaces, <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking> . Haettu 10.06.2019.

Yhteisterminaali 2018. Laivaliikenteen uusi yhteisterminaali avaa mahdollisuuksia satama-alueen kehittämiselle. Turun kaupungin verkkosivut 17.08.2018. https://www.turku.fi/uutinen/2018-08-17_laivaliikenteen-uusi-yhteisterminaali-avaa-mahdollisuuksia-satama-alueen . Haettu 08.08.2019.

YK 2035 = Yleiskaava 2035: Lähtökohdat ja tavoitteet. 2013. Turun kaupunki, Ympäristö- ja kaavoitusvirasto, Yleiskaavayksikkö, Turku. <http://ah.turku.fi/kh/2017/1120026x/Images/1564735.pdf> Haettu 10.06.2019.

YK 2020 = Yleiskaava 2020: kaavaselostus. 2004. Turun kaupunki, Ympäristö- ja kaavoitusvirasto, Yleiskaavayksikkö (kaavatunnus 45/1999), Turku. http://ympto.turku.fi/ympakaavi/sivut/Kaavoitus/sivut/Asemakaavoitus/sivut/kuvien_naytto.php3?Diario=1724-1996&kuvan_nimi=Ehd_sel_pdf1&-kuvan_tyyppi=Ehd_sel_pdf_tyyppi1&taulukon_nimi=ehd_ykl&tunniste=Di5 Haettu 10.06.2019.

Kuvalähteet:

Kuva 1. Linnanaukko Korppolaismäen yltä, Ari-Pekka Joensuu, Turun kaupunki, 2019.

Kuva 2. ja kuva 3. Kaavio Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 4. Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035. Varsinais-Suomen Liitto, 2012.

Kuva 5. ja kuva 6. Yleiskaava 2029, Turun kaupunki, kiinteistö- ja rakennusvirasto, kaavoitusosasto, Turku. Kuva rajattu.

Kuva 7. – kuva 12. Kaavio Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 13. – kuva 16. Maankäyttö ja kaava-aluerajojen kehitys, Turun yleiskaava 2020 kaavaselostus, s.4, (45/1999). Turun kaupunki, kiinteistö- ja rakennusvirasto, kaavoitusosasto, Turku.

Kuva 17. ja kuva 18. Kaavio Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 19. Karttaote Linnanaukonalueelta, Ajantasakaava, Turun kaupunki, kiinteistö- ja rakennusvirasto, kaavoitusosasto, Turku.
Kuva 20. Yleiskaava 2029 selostus. Turun kaupunki, kiinteistö- ja rakennusvirasto, kaavoitusosasto, Turku. Kuva rajattu.

Kuva 21. Kaavio Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 22. Turun kulttuuripääkaupunki 2011: Turun kansallinen kaupunkipuisto hoito ja käyttösuunnitelma. Turun kaupunki, kiinteistö- ja rakennusvirasto, kaavoitusosasto, Turku. Kuva rajattu.

Kuva 23. ja kuva 24. Kaavio Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 25. Saariston metrokartta, 2019, Keniönsaaren kunta (matkailu) ja Paraisten kaupunki (matkailu), https://www.kemionsaari.fi/files/2076/saar_metrokartta.jpg. Kuvaa rajattu. Haettu 28.11.2019.

Kuva 26. . Saariston rengastie, Paraisten kaupunki ja Maanmittauslaitoksen maastotietokannan vektoriaineisto (06/2018) http://www.saaristonrengastie.fi/sites/default/files/styles/page_image/public/saariston_rengastien_kartta_banneri_suomi_v2.jpg?itok=vGxjzSBY . Haettu 28.11.2019.

Kuva 27. Kaavio Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 28. Ohoi! Nokka kohti Ruissaloa. Seudullinen joukkoliikenne Föli, 2019. https://www.foli.fi/sites/default/files/Foli_vesibussi2019_kartta_FI.jpg . Haettu 28.11.2019.

Kuva 29. Turun raitiotien yleissuunnitelman tarkennus (15.1.2019) pääraportti.

Kuva 30. Kaavio Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 31. Pyöräilyn kehittämisohjelma 2029 s.30, Turun kaupunki, Kaupunkitoimiala, 2018. <http://ah.turku.fi/kh/2018/1126026x/Images/1663910.pdf> . Haettu 28.11.2019.

Kuva 32. Linnanaukko Ruissalon yltä, Ari-Pekka Joensuu, Turun kaupunki, 2019.

Kuva 34. Nordhavn,_Bob_Collov n, 2009. [https://fi.wikipedia.org/wiki/Tiedosto:Nordhavnen_\(K%C3%B8benhavn\).JPG](https://fi.wikipedia.org/wiki/Tiedosto:Nordhavnen_(K%C3%B8benhavn).JPG) Haettu 28.11.2019.

Kuva 35. Nordhavn, Olivier Cleynen, 2019. <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/63/Nordhavn1.jpg> (CC BY-SA 4.0) Haettu 28.11.2019.

Kuva 36. Kvadraturen, Kristiansand, Havstad112, 2015. (CC BY-SA 4.0) <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kvadraturen-01.jpg>

Kuva 37. Kilden,_Stig_Berge, 2012. <https://www.flickr.com/photos/146415579@N02/44417178085> . Haettu 28.11.2019.

Kuva 38. Miltä merellinen Turku tuntuu, Laura Forsmanin ja Terhi Pohjanheimo, Turun kaupunkitutkimusohjelman tutkimusraportteja 1/2019. s.44 . Haettu 28.11.2019.

Kuva 39. Havainnekuva Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 40. – kuva42. Valokuva, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 43. Asemakaavamuutos Iso-Heikkilä, Pahaniemi 43. Sataman kaavan päivitys 1979.

Kuva 44. Ilmakuva Turku opaskartta, 1973.

Kuva 45. Ilmakuva Turku opaskartta, 1986.

Kuva 46. – kuva 47. Valokuva, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 48. Linnakaupungin osayleiskaava Turun kaupunki, kiinteistö- ja rakennusvirasto, kaavoitusosasto, Turku. (11/2017). Kuva rajattu.

Kuva 49 – kuva 50. Valokuva, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 51. Linnanniemen kansainvälisen arkkitehtuurikilpailun aluerajaus, 2020.

Kuva 52. Turun linna ja ympärille suunniteltua ulkomuseota, Gustav Arvidsson, Turun museo-keskus. Lupa haettu 2020.

Kuva 53. – kuva 56. Valokuva, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 57. Karttaote Linnanaukonalueelta, Ajantasakaava, Turun kaupunki, kiinteistö- ja rakennusvirasto, kaavoitusosasto, Turku.

Kuva 58. Wärtsilän Turun telakka Bonin Volker von Museoviraston kuvakokoelmat Historian kuvakokoelmat CC BY 4.0, https://www.kuvakokoelmat.fi/pictures/view/HK6532_984

Kuva 59. – kuva 61. Valokuva, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 62. Hirvensalon osayleiskaavan luonnos. Turun kaupunki, kiinteistö- ja rakennusvirasto, kaavoitusosasto, Turku.

Kuva 63. Turku Aurajoen suu ja Turun linna, M.L.Carstens, Museoviraston kokoelmat, Historian kuvakokoelmat. CC BY 4.0, https://www.kuvakokoelmat.fi/pictures/view/HK19900208_447

Kuva 64. Havainnekuva Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 65. ja kuva 66. Kaavio Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 67. Asemapiirros Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 68. – kuva 75. Kaavio Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 76. Asemapiirros Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 77. – kuva 79. Kaavio Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 80. Havainnekuva Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 81. Kaavio Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 82. Asemapiirros Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 83. Havainnekuva Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 84. Kaavio Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 85. Asemapiirros Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 86. Havainnekuva Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 87. Kaavio Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 88. Asemapiirros Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.

Kuva 89. – kuva 91. Havainnekuva Linnanaukio, Samuli K Saarinen, 2019.